

## **Rede**

von Hans Dieter Pötsch

Vorsitzender des Vorstands und Finanzvorstand der Porsche Automobil Holding SE

Ordentliche Hauptversammlung

am 29. Juni 2016 in Stuttgart

Sendesperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,  
meine sehr verehrten Damen und Herren!

Herzlich willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE. Herzlich willkommen bei Ihrem Unternehmen.

Vorstand und Aufsichtsrat freuen sich, Sie hier in der Porsche-Arena zu begrüßen und Ihnen heute über das Geschäftsjahr 2015 der Porsche SE zu berichten.

Ohne Frage: Das zurückliegende Geschäftsjahr hat sich anders entwickelt, als wir es uns erhofft und erwartet hatten. Vor dem Hintergrund der Dieseldematik und den daraus resultierenden Bewertungsfragen musste die Volkswagen AG ihre Hauptversammlung verschieben und infolge dessen waren auch wir bei der Porsche SE gezwungen, unsere Hauptversammlung auf den heutigen Tag zu verlegen. Sollten Ihnen durch diese Verschiebung Unannehmlichkeiten entstanden sein, bitten wir Sie dafür um Nachsicht.

Unsere Beteiligung an Volkswagen steht für rund 90 Prozent der Vermögenswerte der Porsche SE und stellt damit unser Kerninvestment dar. Sowohl die Finanzkennzahlen als auch der Aktienkurs der Porsche SE werden deshalb maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinflusst. Während wir in den zurückliegenden Jahren immer von den guten Zahlen von Volkswagen profitiert haben, konnten wir uns 2015 den Auswirkungen der Dieseldematik leider nicht entziehen.

Meine Damen und Herren,

die Ereignisse bei Volkswagen haben sich nicht nur im Zahlenwerk der Porsche SE niedergeschlagen. Herr Prof. Dr. Winterkorn hat im September 2015 die politische Verantwortung übernommen und ist als Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG sowie wenige Wochen später auch als Vorstandsvorsitzender unserer Gesellschaft zurückgetreten. Für die Porsche SE war er mehr als sechs Jahre als Vorstandsvorsitzender tätig. Er hat in dieser Zeit maßgeblich dazu beigetragen, die Gesellschaft neu auszurichten. Für seine erfolgreiche Arbeit in der Porsche SE möchte ich ihm an dieser Stelle sehr herzlich danken.

Der Aufsichtsrat hat mich zu seinem Nachfolger als Vorstandsvorsitzender der Porsche SE berufen. Dabei übe ich meine bisherige Tätigkeit als Finanzvorstand weiterhin aus.

Auch angesichts der Turbulenzen bei Volkswagen möchte ich festhalten: Die Porsche SE bekennt sich uneingeschränkt zu ihrer Rolle als Ankeraktionär des Volkswagen Konzerns. Dieses klare Bekenntnis zu Volkswagen haben wir im vergangenen September durch den Zukauf eines Pakets von 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von Suzuki unterstrichen. Wir sind fest davon überzeugt, dass der Volkswagen Konzern über ein langfristiges Wertsteigerungspotenzial verfügt und weiterhin intensiv daran arbeitet, die Dieseldematik schnell und vollständig aufzuklären.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle kurz einige Ausführungen zu unserem Kerninvestment. Bei allen Schwierigkeiten, mit denen der Volkswagen Konzern derzeit in Folge der Dieseldematik konfrontiert ist, sollten wir uns immer wieder vor Augen führen, dass dessen Kerngeschäft gesund und robust ist.

Volkswagen hat im Geschäftsjahr 2015 erneut rund zehn Mio. Fahrzeuge an Kunden weltweit ausgeliefert. Damit wurde der Vorjahreswert trotz Gegenwinds in einigen Schlüsselmärkten fast wieder erreicht. Und zugleich wurde zum zweiten Mal in Folge das Absatzniveau geschafft, das sich der Konzern ursprünglich erst für das Jahr 2018 vorgenommen hatte. Diese Zahl unterstreicht, dass Volkswagen in vielen Ländern und Marktsegmenten mit den richtigen Produkten am Start ist. Das Geschäft von Volkswagen ruht auf vielen starken Säulen. Davon hat der Konzern 2015 einmal mehr profitiert.

Den Konzernumsatz konnte Volkswagen auf 213,3 Mrd. Euro steigern. Sowohl im Automobilbereich mit seinen zwölf Marken als auch bei den Finanzdienstleistungen schaffte es unser Kerninvestment, spürbar zuzulegen. Das breite Markenportfolio ist also keine Bürde, sondern eine seiner größten Stärken, gerade jetzt. Das zeigt sich auch im operativen Ergebnis. Vor Sondereinflüssen hat Volkswagen den exzellenten Vorjahreswert sogar leicht übertroffen. Dies belegt: Der Volkswagen Konzern verfügt über eine solide Ertragskraft.

Im Geschäftsjahr 2015 führte jedoch die Dieseldramatik zu erheblichen Belastungen. Die negativen Sondereinflüsse daraus summieren sich auf rund 16,2 Mrd. Euro. Darin enthalten sind sämtliche Belastungen, die sich bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses haben abschätzen lassen, also insbesondere Rückstellungen für anstehende technische und kundenbezogene Maßnahmen, sowie die weltweiten Rechtsrisiken. Gleichzeitig versichere ich Ihnen: Volkswagen selbst hat das größte Interesse daran, alles über die Ursachen und Verantwortlichkeiten der Dieseldramatik zu erfahren – und wird daraus die richtigen Lehren ziehen.

Volkswagens Stärke im operativen Geschäft hat im Berichtsjahr nicht ausgereicht, die gewaltige Last der Dieselmaterie aufzufangen. Unser Kerninvestment weist folglich für 2015 ein negatives operatives Ergebnis und einen Konzernverlust aus.

Die gute Nachricht aber lautet: Der Volkswagen Konzern ist robust genug, um die finanziellen Sondereinflüsse zu verkraften. Die Substanz des Konzerns ist stark. Allein 2015 ist die Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile um knapp 40 Prozent auf 24,5 Mrd. Euro gestiegen.

Und Volkswagen hat nach wie vor viele Stärken, von denen auch die Porsche SE über ihre Kapitalbeteiligung profitiert:

- Zwölf faszinierende Marken mit großer Tradition und ebensolcher Strahlkraft.
- Technologische Kompetenz im Automobilbau und in der Antriebstechnik, gepaart mit einer Innovationskraft im Konzernverbund, die ihresgleichen sucht.
- Globale Präsenz, die gezielt und mit Augenmaß weiter ausgebaut wird.
- Eine Qualitätsorientierung, die fest in der Identität aller Unternehmen dieses Konzerns verankert ist.
- Eine engagierte Belegschaft von rund 610.000 Menschen, die Tag für Tag alles für die Kunden geben.
- Das Vertrauen und die Loyalität vieler Millionen Kunden überall auf der Welt.

- Und nicht zuletzt solide Finanzen, die trotz aller Belastungen ehrgeizige Investitionsprogramme ermöglichen.

Mit der neuen Strategie 2025, die Mitte dieses Monats vorgestellt wurde, schafft der Volkswagen Konzern zudem die Voraussetzungen, um auch in der Mobilitätswelt von morgen nachhaltig erfolgreich zu sein. Ziel der neuen strategischen Ausrichtung ist es, in den kommenden Jahren von einem der besten Automobilhersteller der Welt zu einem der weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Damit hat der Volkswagen Vorstand den Startschuss für den größten Veränderungsprozess in der Geschichte des Konzerns gegeben. Die Porsche SE unterstützt Volkswagen auf diesem Weg in die Zukunft uneingeschränkt.

Meine Damen und Herren,

der Volkswagen Konzern hat ohne Zweifel hervorragende Zukunftsperspektiven. Aktuell befindet er sich allerdings in einer sehr herausfordernden Situation, denn es gilt, die Dieseldematik aufzuarbeiten und die daraus resultierenden Lasten zu schultern.

Vorstand und Aufsichtsrat von Volkswagen haben in diesem Zusammenhang betont, dass sie alles dafür tun werden, das verlorengegangene Vertrauen ihrer Kunden, ihrer Aktionäre und der Öffentlichkeit zurückzugewinnen.

Neben verschiedenen anderen Maßnahmen hat Volkswagen zu diesem Zweck Ende September 2015 die international renommierte Rechtsanwaltskanzlei Jones Day damit beauftragt, eine umfassende, unabhängige Untersuchung der Dieseldematik unter Aufsicht des Aufsichtsrats der Volkswagen AG durchzuführen. Jones Day soll

die Vorwürfe als sogenannter „Independent Investigator“ umfassend und ohne Ansehen von Personen aufklären.

Wir würden Ihnen heute gerne berichten, welchen aktuellen Zwischenstand Volkswagen bei der laufenden Sachverhaltsaufklärung der Dieseldematik erreicht hat. Volkswagen hat jedoch in der Hauptversammlung vor einer Woche mitgeteilt, dass eine Veröffentlichung der bisherigen Zwischenergebnisse wegen der laufenden Vergleichsgespräche mit US-Behörden und US-Klägern aus rechtlichen Gründen zum gegenwärtigen Zeitpunkt unterbleiben muss. Nach Auskunft von Volkswagen plant Jones Day gegenwärtig, die Untersuchung im vierten Quartal 2016 abzuschließen. Volkswagen geht davon aus, dass die Tatsachen, die Gegenstand der Untersuchung sind, umfassend veröffentlicht werden, nachdem ein abschließender Vergleich mit dem US-amerikanischen Justizministerium – einschließlich der strafrechtlichen Abteilung des Justizministeriums – erzielt werden konnte. Ein solcher Vergleich geht nämlich üblicherweise mit einem detaillierten Statement of Facts des Justizministeriums einher, das auch veröffentlicht wird und das Informationen zur Dieseldematik und den Untersuchungsergebnissen von Jones Day enthält.

Bis zu einer Klärung des der Dieseldematik zu Grunde liegenden Sachverhalts durch die Volkswagen AG können wir vor diesem Hintergrund auch noch keine abschließende Einschätzung über zukünftige Auswirkungen der Dieseldematik auf die Porsche SE vornehmen.

In diesem Zusammenhang kann ich auf Neuigkeiten aus den USA verweisen, die Volkswagen gestern bekannt gemacht hat. Die Volkswagen AG und die Volkswagen Group of America Inc. haben bekanntgegeben, dass sie mit dem US-Justizministerium und dem Bundesstaat Kalifornien sowie der Federal Trade Commission und privaten Klägern, die durch das Steuerungskomitee der Kläger, dem

sogenannten Plaintiffs' Steering Committee, vertreten werden, Vergleichsvereinbarungen geschlossen haben. Damit sollen zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit in Frage kommenden 2,0-Liter-TDI-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi in den USA beigelegt werden. Von rund 499.000 2,0-Liter-TDI-Fahrzeugen, die für den Verkauf in den Vereinigten Staaten produziert wurden, sind gegenwärtig rund 460.000 Volkswagen und 15.000 Audi-Fahrzeuge in Gebrauch – sie kommen für Rückkäufe, Leasingrücknahmen oder behördlich genehmigte technische Anpassungen in Frage.

Volkswagen wird einen Fonds zur Finanzierung des Programms für 2,0-Liter-TDI-Fahrzeuge in Höhe von maximal 10,033 Mrd. US-Dollar einrichten. Diese Summe basiert auf einer Teilnahmequote von 100 Prozent sowie der Annahme, dass sich 100 Prozent der in Frage kommenden Kunden entweder für einen Rückkauf oder eine vorzeitige Leasingrücknahme entscheiden. Die Vereinbarungen im Zusammenhang mit dem angestrebten 2,0-Liter-TDI-Vergleichsprogramm bedürfen noch der Genehmigung von Richter Charles R. Breyer vom United States District Court for the Northern District of California, der die landesweit verbundenen Verfahren zur Dieselmaterie leitet.

Volkswagen hat außerdem bekannt gegeben, dass es mit den Generalstaatsanwälten von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico übereingekommen ist, bestehende und mögliche künftige Verbraucherschutzklagen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie, so genannte State Consumer Protection Claims, für einen Vergleichsbetrag in Höhe von insgesamt 603 Millionen US-Dollar beizulegen.

Dem Gericht wurden laut Volkswagen drei Vereinbarungen als Bestandteil des 2,0-Liter-TDI-Vergleichsprogramms zur Genehmigung vorgelegt:



(1) ein sogenannter Consent Decree, eine vom US-Justizministerium für die Environmental Protection Agency (kurz EPA) und vom Bundesstaat Kalifornien über das California Air Resources Board (kurz CARB) sowie den kalifornischen Generalstaatsanwalt gemeinsam eingereichte Vereinbarung;

(2) eine von der Federal Trade Commission eingereichte Vergleichsverfügung (eine sogenannte Consent Order) und

(3) ein angestrebter Vergleich mit dem Steuerungskomitee der Kläger im Namen eines bundesweiten Kläger-Zusammenschlusses derzeitiger und bestimmter früherer Eigentümer und Leasingnehmer von betroffenen 2,0-Liter-TDI-Fahrzeugen der Marken Volkswagen und Audi mit dem Ziel der Beilegung der Sammelklage.

Die Parteien sind nach eigenem Bekunden davon überzeugt, dass die bei Gericht eingereichten Vereinbarungen eine faire und angemessene Lösung für die betroffenen Kunden von Volkswagen und Audi darstellen. Volkswagen wird nach eigenen Angaben weiterhin zügig daran arbeiten, für betroffene Fahrzeuge mit 3,0-Liter-TDI-V6-Dieselmotor eine einvernehmliche Lösung zu erreichen.

Am 22. April 2016 hat Volkswagen im Zuge der Veröffentlichung seines Jahresabschlusses 2015 insgesamt negative Sondereinflüsse in Höhe von 16,2 Mrd. Euro erfasst, die sich auf weltweite Rückstellungen für technische Fahrzeuganpassungen und Rückkäufe, Rechtsrisiken sowie weitere Aufwendungen als Konsequenz der Dieselmotorthematik beziehen. Wie bereits damals vermerkt, kann die zukünftige Bewertung von Risiken aufgrund der Komplexität und aufgrund von Rechtsunsicherheiten im Zusammenhang mit der Lösung der Dieselmotorthematik eventuell abweichen.

Die heute verkündeten Vereinbarungen stellen laut Volkswagen kein Schuldanerkenntnis von Volkswagen dar. Gemäß ihrer Bedingungen sind sie nicht darauf ausgerichtet, Volkswagens Verpflichtungen im Rahmen der Gesetze oder Bestimmungen eines Rechtssystems außerhalb der USA zu beeinflussen oder in jenen Anwendung zu finden.

Die Regelungen zu Stickoxid-Emissionsgrenzwerten für Fahrzeuge in den USA sind sehr viel strenger als in anderen Teilen der Welt und die Motorenvarianten unterscheiden sich ebenfalls erheblich. Dies macht die Entwicklung technischer Lösungen in den Vereinigten Staaten schwieriger als in Europa oder anderen Regionen der Welt, wo laut Volkswagen die Umsetzung eines genehmigten Programms zur Anpassung von TDI-Fahrzeugen, mit dem die UN/ECE und europäischen Abgasnormen vollumfänglich erfüllt werden, in Übereinkunft mit den entsprechenden Behörden bereits begonnen hat.

Vorbehaltlich der gerichtlichen Genehmigung des angestrebten 2,0-Liter-TDI-Vergleichsprogramms hat sich Volkswagen nach eigenem Bekunden unter anderem zu folgenden Maßnahmen bereit erklärt:

- Einen Rückkauf beziehungsweise eine vorzeitige Leasingrücknahme zu tätigen oder kostenlos die technische Anpassung von Fahrzeugen (sofern von EPA und CARB genehmigt) zu leisten sowie zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitige und bestimmte frühere betroffene Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen. Im Einzelnen bedeutet das:

- Volkswagen wird einen eigenen Fonds zur Finanzierung des 2,0-Liter-TDI-Vergleichsprogramms einrichten. Die Einlage in diesen Fonds wird einen Betrag von maximal 10,033 Mrd. US-Dollar nicht überschreiten. Konkret hängt der Betrag von der Anzahl der an dem Programm teilnehmenden Kunden ab sowie von den von eben diesen Kunden gewählten Optionen, sofern die vorgeschlagenen technischen Anpassungen von den Behörden freigegeben werden und somit als Möglichkeit zur Verfügung stehen.
- Kunden können wählen, ob sie ihr Fahrzeug an Volkswagen zurückverkaufen oder ihr Leasing ohne Sanktion beenden, oder, sofern technische Maßnahmen genehmigt sind, ihr Fahrzeug kostenfrei anpassen lassen und es behalten. Kunden, die sich für eine dieser Optionen entscheiden, erhalten zusätzlich eine Ausgleichszahlung von Volkswagen.
- Der Rückkauf-Wert eines in Frage kommenden Fahrzeugs wird auf dem „Clean Trade-In“-Wert basieren wie in der Ausgabe September 2015 des so genannten „Used Car Guide“ der National Automobile Dealers Association – vergleichbar mit unserer Schwacke-Liste – veröffentlicht, unter Berücksichtigung von möglichen Zusatzausstattungen und Meilenstand.

Folgende Umweltprogramme in den USA wird Volkswagen in Absprache mit EPA und CARB unterstützen:

- Über einen Zeitraum von drei Jahren wird Volkswagen eine Summe von insgesamt 2,7 Mrd. US-Dollar in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Fonds einzahlen, um überhöhte Stickoxid-Emissionen von 2,0-Liter-TDI-Fahrzeugen auszugleichen.
- Über zehn Jahre hinweg wird Volkswagen insgesamt 2,0 Mrd. US-Dollar in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen investieren, die den entsprechenden Zugang und die öffentliche Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen wird mit dem Vergleichsprogramm beginnen, sobald das Gericht die Vergleichsvereinbarungen abschließend genehmigt hat. Dies wird frühestens im Herbst 2016 der Fall sein. Das Gericht hat für den 26. Juli 2016 eine Anhörung über die vorläufige Genehmigung der eingereichten Vereinbarung zur Sammelklage terminiert.

Meine Damen und Herren,

ich komme nun zur wirtschaftlichen Entwicklung der Porsche SE im Geschäftsjahr 2015. Sie ist ebenfalls in Zusammenhang mit der Dieseldematik zu sehen, denn das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich vom nicht liquiditätswirksamen Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an der Volkswagen AG beeinflusst. In Folge der Dieseldematik hat sich das Konzernergebnis nach Steuern der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2015 auf minus 1,36 Mrd. Euro verringert. Insbesondere aufgrund dieser Entwicklung beläuft sich das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen der Porsche SE auf minus 436 Mio. Euro.

Das Konzernergebnis vor Steuern der Porsche SE verringerte sich von 3,29 Mrd. Euro im Vorjahr auf minus 456 Mio. Euro im Jahr 2015.

Aufgrund von erhaltenen Steuererstattungen im vierten Quartal betrug das Konzernergebnis nach Steuern minus 273 Mio. Euro. Der vergleichbare Vorjahreswert hatte bei 3,04 Mrd. Euro gelegen.

Der Jahresüberschuss im Jahresabschluss der Porsche SE beträgt insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2015 vereinnahmten Dividende der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2014 dagegen 871 Mio. Euro.

Das Finanzergebnis im Konzern steigerte sich von minus 76 Mio. Euro im Vorjahr auf nun plus 19 Mio. Euro. Diese Verbesserung ist insbesondere auf Erträge aus Steuerzinsen in Höhe von 59 Mio. Euro zurückzuführen. Dabei handelt es sich um Rückerstattungen von in der Vergangenheit bezahlten Steuerzinsen und erhaltene Zinsen auf Steuererstattungen.

Der positive Effekt aus Ertragsteuern in Höhe von 183 Mio. Euro setzt sich aus tatsächlichen Ertragsteuern in Höhe von 169 Mio. Euro und aus latenten Steuern in Höhe von 14 Mio. Euro zusammen.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns verminderte sich von 2,27 Mrd. Euro zum 31. Dezember 2014 auf 1,70 Mrd. Euro am 31. Dezember 2015. Als Grund für diesen Rückgang ist vor allem der Erwerb der 1,5 Prozent der Volkswagen Stammaktien von Suzuki zu nennen. Damit bewegte sich die Nettoliquidität im Rahmen unseres für 2015 kommunizierten Prognosekorridors von 1,7 Mrd. Euro bis 2,3 Mrd. Euro.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr von 311 Mio. Euro auf 599 Mio. Euro. Im Cashflow berücksichtigt ist insbesondere der positive Effekt aus der von der Volkswagen AG 2015 erhaltenen Dividendenzahlung in Höhe von 719 Mio. Euro. Darüber hinaus führten Erstattungen von Ertragsteuern zu einem Mittelzufluss in Höhe von 424 Mio. Euro. Aus gezahlten Ertragsteuern ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 384 Mio. Euro.

Sonstige Mittelabflüsse ergaben sich insbesondere aus Zinszahlungen - einschließlich gezahlter Zinsen auf Steuern - und aus operativen Kosten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2015 wie im Vorjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 615 Mio. Euro. Dieser betraf ausschließlich die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE.

Die Konzernbilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2014 von 30,16 Mrd. Euro auf 27,63 Mrd. Euro zum 31. Dezember 2015 vermindert.

Das Eigenkapital des Konzerns verringerte sich insbesondere wegen des negativen Ergebnisses unter Berücksichtigung von Effekten aus der Verwässerung des Kapitalanteils an der Volkswagen AG sowie der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2014 von 29,19 Mrd. Euro auf 27,11 Mrd. Euro. Die Eigenkapitalquote hat sich im Konzern dagegen aufgrund geringerer Rückstellungen von 96,8 Prozent im Vorjahr auf 98,1 Prozent erhöht.

Meine Damen und Herren,

ich komme jetzt zum Stand der juristischen Verfahren, wo wir im Geschäftsjahr 2015 und in den ersten Monaten dieses Jahres weitere Etappensiege erzielen konnten.

Lassen Sie mich mit einem Blick auf die strafrechtlichen Verfahren beginnen: Im vergangenen August hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart die Ermittlungen gegen die im Jahr 2008 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE eingestellt. Der Vorwurf, sie hätten im Zusammenhang mit dem Beteiligungserwerb der Porsche SE an der Volkswagen AG Beihilfe zur informationsgestützten Marktmanipulation durch Unterlassen begangen, hatte sich als unbegründet erwiesen.

Im Oktober 2015 begann dann der Strafprozess gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Wendelin Wiedeking und Holger Härter sowie die Porsche SE als Nebenbeteiligte. Nach einer fast fünf Monate dauernden, außergewöhnlich sorgfältigen Beweisaufnahme hat das Landgericht Stuttgart die ehemaligen Vorstände von allen gegen sie erhobenen Vorwürfen aus tatsächlichen Gründen freigesprochen und den Antrag der Staatsanwaltschaft auf Verhängung einer Geldbuße in Höhe von 807 Millionen Euro gegen die Porsche SE infolgedessen abgelehnt. Weder die umfangreiche Aktenlage noch die zahlreichen Zeugenaussagen hätten auch nur Indizien für die von der Staatsanwaltschaft Stuttgart behauptete Marktmanipulation ergeben, sagte der Vorsitzende Richter in seiner mündlichen Urteilsbegründung.

Die Staatsanwaltschaft hat zwar Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt. Trotzdem freuen wir uns über dieses klare und eindeutige Urteil. Unsere Gesellschaft hatte seit Beginn der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen im Jahr 2009 immer die

Auffassung vertreten, dass der Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG im Einklang mit den kapitalmarktrechtlichen Vorschriften erfolgt ist. In jedem Fall wird uns dieses Urteil Rückenwind geben für die noch anhängigen Zivilverfahren.

Bereits vor diesem eindeutigen Urteil im Strafverfahren waren Hedgefonds und Privatanleger sechs Mal hintereinander vor Zivilgerichten mit ihren Schadensersatzklagen gescheitert. So hatte unter anderem das Oberlandesgericht Stuttgart im März 2015 die Berufung von 19 US-Hedgefonds zurückgewiesen. Das Oberlandesgericht hat darüber hinaus wegen der eindeutigen Rechtslage die Revision zum Bundesgerichtshof nicht zugelassen. Die Kläger, die von der Porsche SE rund 1,2 Milliarden Euro fordern, haben gegen die Entscheidung des OLG Stuttgart Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Wir sind nach wie vor sehr zuversichtlich, dass der BGH diese Beschwerde zurückweist. Wenn dies geschieht, wäre die erste Milliardenklage rechtskräftig abgewiesen.

Auch in Braunschweig sind zwischenzeitlich keine Verfahren mehr anhängig. Zuletzt hatte das dortige Oberlandesgericht im Januar 2016 die Berufung eines Privatanlegers gegen ein Urteil des Landgerichts Braunschweig zurückgewiesen und dieser hat kein Rechtsmittel eingelegt. Das Urteil ist also rechtskräftig.

Der überwiegende Teil der in Deutschland gegen die Porsche SE erhobenen Klagen – sechs von insgesamt sieben – ist beim Landgericht Hannover anhängig. In vier davon haben Kläger im vergangenen Jahr einen Musterverfahrens Antrag nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz gestellt.

Das Landgericht Hannover hat am 13. April 2016 und ergänzend dazu am 11. Mai 2016 Beschlüsse im Hinblick auf die Musterverfahrens-Anträge verkündet. Damit werden von den Klägern geltend gemachte, alle Verfahren betreffende Fragen dem



Oberlandesgericht Celle zur Entscheidung vorlegt. Dieses Musterverfahren bietet nun die Möglichkeit, vor dem Oberlandesgericht Celle die Vorwürfe der Kläger in den Zivilverfahren gebündelt und damit zügig und für alle gegen die Porsche SE anhängigen Verfahren verbindlich zu klären. Die beim Landgericht Hannover anhängigen Verfahren hat das Gericht ausgesetzt bis die Antworten vorliegen. In einem der Verfahren hat die Klägerseite sofortige Beschwerde gegen die Aussetzungsentscheidung eingelegt. Die Aussetzungsentscheidungen in den anderen Verfahren sind rechtskräftig.

Ich möchte allerdings betonen, dass es sich bei der Vorlageentscheidung an das Oberlandesgericht Celle lediglich um eine Entscheidung zum weiteren Verfahren handelt. Diese Entscheidung sagt nichts über die materielle Rechtslage aus. Nach der Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle im Musterverfahren werden darauf aufbauend die einzelnen Klagen dann vom Landgericht Hannover zu entscheiden sein.

Wie in den vergangenen Jahren möchte ich auch heute hervorheben: Die Porsche SE hält sämtliche Vorwürfe für unbegründet. Die Tatsache, dass bisher kein einziges Gericht die Sichtweise der Kläger geteilt hat, bestätigt uns in unserer Auffassung. Wir haben einen langen Atem und keinen Zeitdruck.

Meine Damen und Herren,

auch im vergangenen Geschäftsjahr haben wir die Suche nach Beteiligungen zur Ergänzung unseres Kerninvestments Volkswagen fortgesetzt. Unser Fokus lag dabei vornehmlich im Bereich von Unternehmen mit zukunftsweisenden Geschäftsmodellen entlang der automobilen Wertschöpfungskette. Sie sollten von langfristiger strategischer Bedeutung für die Branche sein.

Grundsätzlich befindet sich die Automobilindustrie in einem fundamentalen Wandel. Treiber hierfür sind große technologische Umbrüche – allen voran die Elektromobilität und die Digitalisierung. Damit einher geht ein Wandel in den Bedürfnissen und Wünschen vieler Kunden weltweit. Intelligente, vernetzte Mobilität entwickelt sich mehr und mehr zum eigenständigen Produkt. Neue Wettbewerber, beispielsweise aus der Softwarebranche, suchen in diesem Wandel neue Geschäftsmöglichkeiten und drängen mit erheblichen finanziellen Ressourcen und spezifischen Kompetenzen in den Markt. Ihre neuen Denk- und Herangehensweisen bringen innovative Geschäftsmodelle hervor.

Vor diesem Hintergrund haben wir uns auch im Geschäftsjahr 2015 intensiv mit der Frage beschäftigt, welche technischen Möglichkeiten und Geschäftsmodelle für die Automobilhersteller in der zukünftigen Mobilitätslandschaft eine Rolle spielen werden. Wir sind uns mit den Kollegen von Volkswagen einig, dass dabei drei Technologien eine zentrale Rolle einnehmen werden: die Vernetzung des Automobils und seiner Umwelt, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sowie das autonome Fahren.

Dies ist einer der Gründe, warum wir uns bereits 2014 an INRIX, dem amerikanischen Spezialisten für Cloud-basierte Echtzeitverarbeitung ortsbezogener Daten, beteiligt haben. Als Marktführer in ihrem Segment spielt die Firma INRIX eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Connected-Car-Dienstleistungen und verkehrsrelevanten Informationen. So greift INRIX bereits heute auf ein umfangreiches Crowdsourcing-Netzwerk von Datenquellen zurück, das sich aus über 275 Mio. Fahrzeugen, Smartphones und Straßensensoren speist. Diese werden mit weiteren Informationen, wie zum Beispiel lokalen Wetterdaten, angereichert. Maschinelles Lernen und vorausschauende Algorithmen ermöglichen somit eine kontinuierliche

Verbesserung von Routenempfehlungen. In den vergangenen neun Monaten hat INRIX zudem zwei Unternehmen erworben: ParkMe und OpenCar.

Durch den Erwerb der Firma ParkMe, die Daten über 31 Millionen Parkplätze weltweit analysiert, wird INRIX zukünftig noch bessere Lösungen sowohl für Fahrer als auch für Städte aus einer ganzheitlichen Perspektive anbieten können.

Mit dem Erwerb der Firma OpenCar bietet INRIX die branchenweit einzige standardisierte virtuelle Entwicklungsumgebung zur Erstellung bzw. Anpassung von Apps für eine sichere und kontextbezogene Anwendung im Auto mit bereits 1.700 registrierten Entwicklern. Anders als prominente Wettbewerber, die eine markenspezifische Individualisierung durch die Autohersteller beschränken und einen Zugriff auf sensible Sensor- und Nutzerdaten erfordern, wird die OpenCar Plattform komplett vom Autohersteller kontrolliert. Dies ermöglicht marken-, modell- und regionspezifische Touch- und Sprachsteuerung über das gesamte Infotainment-Programm hinweg, die wie bei Smartphones laufend aktualisiert wird.

Die Ergebnisse unserer Investitionsaktivitäten sind bisher nach außen hin nur durch die Beteiligung an INRIX sichtbar geworden. Doch auch im vergangenen Geschäftsjahr haben wir mehrere Firmen analysiert und im Detail geprüft. Außerdem haben wir das Engagement von Audi, BMW und Daimler bei Nokia HERE gefördert.

Mit den Strategie- und Entwicklungsexperten des Volkswagen Konzerns stehen wir in einem dauerhaften, für beide Seiten sehr fruchtbaren, engen Austausch. Ich möchte aber hervorheben, dass wir weiterhin die gesamte automobilen Wertschöpfungskette betrachten und uns vorbehalten, flexibel auf Opportunitäten, die sich uns bieten, zu reagieren.

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

in den letzten Jahren hatten wir immer betont, dass für die Porsche SE eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Dividendenpolitik wichtig ist.

Allerdings hat die Volkswagen AG ihre Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2015 wegen der Dieselthematik und des daraus resultierenden negativen Konzernergebnisses stark reduziert. Die Ausschüttung von 0,11 Euro je Volkswagen Stammaktie führte zu einem Dividendenzufluss bei der Porsche SE von insgesamt rund 17 Mio. Euro.

Vor diesem Hintergrund haben Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE entschieden, ebenfalls die Dividende zu reduzieren, allerdings weniger stark als bei Volkswagen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen deshalb der Hauptversammlung der Porsche SE eine Dividende von 1,01 Euro je Vorzugsaktie und von 1,004 Euro je Stammaktie vor. In der Summe liegt der Ausschüttungsbetrag bei rund 308 Mio. Euro.

An dieser Stelle geht unser und mein großer Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Porsche SE. Mit großer Kompetenz und viel Engagement haben sie auch im vergangenen Jahr dazu beigetragen, dass die Porsche SE in einem von Unsicherheiten geprägten Umfeld ihren eingeschlagenen Weg beibehalten hat. Dafür danken wir dem gesamten Team sehr herzlich.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich einen kurzen Ausblick geben:

Die Porsche SE konnte sich 2015 den Folgen der Dieseldiematik im Volkswagen Konzern zwar nicht entziehen. Doch bereits für das laufende Geschäftsjahr gehen wir wieder von einem positiven Konzernergebnis aus.

Auf der Basis der derzeitigen Konzernstruktur erwarten wir – insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieseldiematik – für das Geschäftsjahr 2016 ein Konzernergebnis nach Steuern zwischen 1,4 Mrd. Euro und 2,4 Mrd. Euro. Zudem streben wir eine positive Nettoliquidität an, die sich zum 31. Dezember 2016 – ohne die Berücksichtigung möglicher künftiger Investitionen – voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. Euro und 1,5 Mrd. Euro bewegen wird.

Die Geschäftszahlen für die ersten drei Monate des Jahres 2016 bestätigen diesen Ausblick:

- Die Porsche SE erzielte im ersten Quartal 2016 ein positives Konzernergebnis nach Steuern von 661 Mio. Euro.
- Das Eigenkapital erhöhte sich von 27,11 Mrd. Euro zum 31. Dezember 2015 auf 27,35 Mrd. Euro zum 31. März 2016.
- Die Nettoliquidität hat sich im Vergleich zum Jahresende 2015 leicht auf 1,66 Mrd. Euro verringert.

Wir sind davon überzeugt, dass unser Unternehmen, die Porsche SE, unverändert über ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial verfügt.

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auf der Hauptversammlung der Porsche SE dürfen neben den finanziellen Kennzahlen natürlich auch die Fahrzeuge nicht zu kurz kommen. Deshalb haben wir in diesem Jahr wieder eine Fahrzeugausstellung in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle vorbereitet. Dort finden Sie aktuelle Modelle der Marke Porsche. Damit möchten wir einmal mehr die Verbundenheit zu den schwäbischen Wurzeln unseres Unternehmens ausdrücken.

Wir laden Sie herzlich ein, die Fahrzeugausstellung zu besuchen. Highlights in diesem Jahr sind zwei neue Modelle, der 718 Boxster S sowie der 718 Cayman S – echte Sportwagen, die die Porsche-DNA in Perfektion verkörpern.

Ich wünsche Ihnen viel Freude in der Schleyer-Halle.

Und ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.