

Rede

von Hans Dieter Pötsch

Vorsitzender des Vorstands und Finanzvorstand der Porsche Automobil Holding SE

Ordentliche Hauptversammlung, die als virtuelle Hauptversammlung stattfindet,
am 02. Oktober 2020 in Stuttgart

Es gilt das gesprochene Wort

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

auch ich heiÙe Sie zur ordentlichen Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE sehr herzlich willkommen. Vorstand und Aufsichtsrat freuen sich, Ihnen über das Geschäftsjahr 2019 der Porsche SE zu berichten, heute allerdings in veränderter Form. Vor dem Hintergrund bestehender Versammlungsverbote im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie konnte unsere ordentliche Hauptversammlung nicht wie geplant am 19. Mai 2020 in der Porsche Arena in Stuttgart stattfinden. Als wir die Entscheidung zur Verschiebung im März trafen, hatten wir noch die Hoffnung, die Situation würde sich im Jahresverlauf entspannen. Wie Sie alle wissen ist es so nicht gekommen. Der deutsche Gesetzgeber hat darauf reagiert und das Gesetz zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie verabschiedet. Auf europäischer Ebene wurde zudem die für die Rechtsform der europäischen Aktiengesellschaft geltende Frist zur Abhaltung der ordentlichen Hauptversammlung von sechs Monaten nach Beendigung des Geschäftsjahres auf zwölf Monate verlängert. Von dieser Möglichkeit haben wir Gebrauch gemacht, um unsere Hauptversammlung zu einem Zeitpunkt abzuhalten, in dem die maßgeblichen Rahmendaten für die Dividendenentscheidung vorliegen. Mit Blick auf die Gesundheit aller Teilnehmer haben wir uns dazu entschieden, unsere Hauptversammlung in diesem Jahr erstmals in der Geschichte unseres Unternehmens in virtueller Form abzuhalten.

Im Interesse unserer Aktionäre, Mitarbeiter und Dienstleister haben wir diese Veranstaltung so gestaltet, dass heute möglichst wenige Personen an einem Ort zusammentreffen.

Für Ihr Verständnis, dass wir die Hauptversammlung in diesem Jahr verschoben haben und jetzt virtuell durchführen, bedanken wir uns recht herzlich. Die Entscheidung ist aus unserer Sicht im Interesse aller.

Bevor ich über das Zahlenwerk des Geschäftsjahres 2019 spreche, möchte ich kurz auf die Zahlen des laufenden Geschäftsjahrs 2020 eingehen. Die Geschäftszahlen der ersten sechs Monate haben gezeigt, dass das laufende Jahr unter dem Einfluss der Corona-Pandemie steht. So lag das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE bei minus 329 Mio. Euro – nach plus 2,38 Mrd. Euro im Vorjahreszeitraum. Das Konzernergebnis ist maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von minus 291 Millionen Euro beeinflusst. Im Vorjahreszeitraum betrug dieses noch plus 2,42 Milliarden Euro. Der Rückgang spiegelt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns wider.

Nach Ausbruch der Pandemie wurde uns schnell klar, dass es sich um eine außergewöhnliche, noch nie da gewesene Situation handelt. Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten über die geschäftlichen Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird auch die Prognosefähigkeit auf Ebene des Porsche SE Konzerns wesentlich beeinträchtigt. Aus diesem Grund hat der Vorstand der Porsche SE am 16. April dieses Jahres entschieden, die Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2020 nicht länger aufrecht zu erhalten. Auch heute ist eine zuverlässige und realistische Prognose nicht möglich. Wir erwarten aber für das Geschäftsjahr 2020 ein positives Konzernergebnis nach Steuern.

Unverändert bleibt die Prognose zur Konzern-Nettoliquidität. Sie liegt – ohne Berücksichtigung möglicher weiterer Investitionen – in einem Korridor von 0,4 bis 0,9 Mrd. Euro zum 31. Dezember 2020.

Nach diesen Ausführungen zum laufenden Geschäftsjahr möchte ich mich dem Geschäftsjahr 2019 zuwenden, das im Mittelpunkt unserer heutigen Hauptver-

sammlung steht. Wenn man auf das Jahr 2019 blickt, sticht eines klar heraus: Die Debatte um den Klimawandel und die damit verbundene Diskussion um CO₂-Emissionen hat sich weiter verschärft. Die Automobilbranche ist davon fundamental betroffen. Unsere wichtigste Beteiligung, die Volkswagen AG, nimmt dieses Thema sehr ernst und stellt sich ihrer unternehmerischen Verantwortung mit einer klaren, zukunftsorientierten sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Strategie. Elektromobilität, digitale Vernetzung und autonomes Fahren werden die Automobilbranche in den kommenden Jahren grundlegend verändern und neu definieren. Volkswagen betrachtet diese Transformation als Chance. Der Volkswagen Konzern plant, bis 2024 rund 33 Mrd. Euro in die E-Mobilität und 14 Mrd. Euro in den Aufbau seiner IT-Kompetenz sowie das autonome Fahren zu investieren.

Mit seiner Strategie hat sich der Volkswagen Konzern sowohl die Transformation zu einem Technologiekonzern als auch die Steigerung des Unternehmenswertes zum Ziel gesetzt. Wir unterstützen diese Strategie. Volkswagen kann den digitalen Wandel aus einer Position der Stärke heraus gestalten.

Auch für die Porsche SE ist der Wandel von großer Bedeutung. Daher fokussieren wir uns bei der Suche nach Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette auf diese Zukunftsthemen. Die erfolgreiche Entwicklung von Volkswagen und die Steigerung des Unternehmenswerts liegen im ureigenen Interesse der Porsche SE. Denn die Finanzkennzahlen der Porsche SE werden ebenso wie ihre Dividendenpolitik maßgeblich von der Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinflusst. Ich möchte daher kurz auf die wichtigsten Geschäftszahlen der Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2019 eingehen.

2019 war für den Volkswagen Konzern ein sehr erfolgreiches Jahr. Er war operativ stark und hat wichtige Weichen gestellt. Der Weltmarkt für Automobile ist 2019 um

vier Prozent geschrumpft. Dagegen konnte der Volkswagen Konzern den Umsatz um 7,1 Prozent auf 252,6 Mrd. Euro steigern. Die Auslieferungen legten um 1,3 Prozent auf 10,97 Mio. Fahrzeuge zu.

Das operative Ergebnis erreichte 19,3 Mrd. Euro vor Sondereinflüssen. Es lag damit um 12,8 Prozent über dem Vorjahreswert. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag mit 7,6 Prozent leicht oberhalb des vom Volkswagen Vorstand gesetzten Zielkorridors. Der Netto-Cash-Flow im Konzernbereich Automobile erreichte 10,8 Mrd. Euro.

Die Zahlen des Jahres 2019 zeigen, dass sich der Volkswagen Konzern in einem anhaltend herausfordernden Umfeld eine Position erarbeitet hat, aus der er seine Transformation erfolgreich gestalten kann. Dabei werden die Jahre 2020 und 2021 entscheidend sein. Aktuell bleibt zunächst die COVID-19-Pandemie das beherrschende Thema. Es ist ungewiss, mit welcher Schwere und Dauer sie den Volkswagen Konzern treffen wird. Eine verlässliche Prognose ist daher weiterhin nahezu unmöglich.

Meine Damen und Herren,

der Volkswagen Konzern ist in den zurückliegenden Jahren zum größten Automobilhersteller der Welt aufgestiegen. Niemals zuvor hat ein Hersteller mehr Fahrzeuge verkauft. Trotzdem ist die Unternehmensbewertung der Volkswagen AG – auch aus unserer Sicht – zu niedrig. Und zwar unabhängig von den Kurseinbrüchen durch die Corona-Pandemie. Der Vorstand der Volkswagen AG hat sich daher im vergangenen Geschäftsjahr intensiv mit diesem Thema beschäftigt und in dem Zu-

sammenhang unter anderem die Fokussierung auf Software als integralen Bestandteil der digitalen Fahrzeugarchitektur verstärkt.

Der Wandel zu Elektromobilität und Digitalisierung bedeutet erhebliche Investitionen in die Zukunft. Volkswagen kann sie nur stemmen, wenn nicht nur der Absatz, sondern auch die Ertragskraft gesteigert wird. Deshalb hat der Volkswagen Vorstand die Konzernstrategie weiterentwickelt: sie steht für mehr Tempo, mehr Fokussierung, mehr Konsequenz und damit schlussendlich für eine höhere Profitabilität.

Dass wir in der Porsche SE unverändert vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt sind, haben wir mit der Beteiligungsaufstockung auf insgesamt 53,3 Prozent der Stammaktien unterstrichen. Über Kapitalmarkttransaktionen wurden im Geschäftsjahr 2019 0,7 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG für 311 Mio. Euro und im laufenden Geschäftsjahr 2020 weitere 0,2 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. Euro erworben.

Meine Damen und Herren,

wie ich bereits zu Beginn meiner Rede erläutert habe, hat sich die wirtschaftliche Entwicklung der Volkswagen AG auch 2019 maßgeblich auf die Porsche SE ausgewirkt.

Das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE erreichte im vergangenen Geschäftsjahr 4,4 Mrd. Euro. Das ist eine Steigerung um rund 26 Prozent im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018.

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 betrug die Nettoliquidität 553 Mio. Euro. Ein Jahr davor lag sie bei 864 Mio. Euro. Der Rückgang ist insbesondere auf den Erwerb von Volkswagen Stammaktien zurückzuführen.

Meine Damen und Herren,

neben den personellen Veränderungen im Vorstand der Porsche SE, die Ihnen eingangs bereits von Herrn Dr. Wolfgang Porsche erläutert worden sind, gab es auch personelle Veränderungen bei unserem Tochterunternehmen PTV Group. Im Jahr 2019 wurde der gesamte PTV Vorstand neu besetzt. Ihm gehören nunmehr Christian Haas als Vorstandsvorsitzender sowie Klaus Lechner als Finanzvorstand und Dr. Peter Overmann als Technologievorstand an. Das neue Vorstandsteam konnte bereits erste Erfolge erzielen: Dank eines starken vierten Quartals hat der Umsatz im Geschäftsjahr 2019 deutlich auf 116 Mio. Euro zugelegt. Unter dem Strich steht ein zweistelliges Umsatzwachstum und ein auf Ebene der PTV AG positives operatives Ergebnis von 5 Mio. Euro. Ein besonderes Wachstum erzielte die PTV mit ihrer Software zur Modellierung und Simulation von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsströmen.

Der neue PTV Vorstand hat eine Strategie zur Neuausrichtung des Unternehmens erarbeitet. Ausgehend von der weltweit führenden Positionierung als Softwareanbieter im Bereich der Planung von Mobilitätsinfrastruktur sowie der Optimierung von Logistikprozessen, wird das Produktportfolio der PTV schrittweise weiterentwickelt. Es geht im Kern darum, stärker auf cloudbasierte Anwendungen zu setzen. Die neue PTV Plattform wird mittelfristig ein höheres Umsatzwachstum ermöglichen, etwa durch ein vielfältiges Angebot branchenspezifischer Anwendungen oder durch die Bereitstellung von Verkehrsmodellen für neue Zielgruppen. Die Strategie wird

durch eine Optimierung der Vertriebsorganisation und der Geschäftsprozesse flankiert, was zu einer deutlichen Verbesserung der Profitabilität führen soll.

Durch die Verlagerung in die Cloud kann der Endkunde jederzeit auf die von ihm gewünschte Software zugreifen. Auch findet durch regelmäßige Updates eine ständige Verbesserung der Produkte statt. Von der Etablierung eines Software-as-a-Service-Geschäftsmodells verspricht sich die PTV eine bessere Skalierbarkeit ihrer Produkte, die Reduzierung von Komplexität sowie die Erschließung neuer Kundengruppen.

Als langfristig orientierter Investor unterstützen wir die PTV in dieser Transformationsphase. Wir sind überzeugt, dass die neue Strategie dem Unternehmen eine vielversprechende Wachstumsperspektive eröffnet. Kurzfristig kann die Umstellung auf das neue Geschäftsmodell zwar eine Verlangsamung des Umsatzwachstums zur Folge haben. Insgesamt gehen wir aber davon aus, dass sich die Transformation mittel- bis langfristig positiv auf Wachstum und Profitabilität der PTV auswirken wird.

Im laufenden Geschäftsjahr sind außerdem die Auswirkungen der Coronapandemie auch bei der PTV spürbar. Für das 1. Halbjahr 2020 ist ein auch von Transformationskosten beeinflusstes operatives Ergebnis von minus 4 Mio. Euro auf Ebene der PTV AG zu verzeichnen. Trotzdem geht der Vorstand der PTV davon aus, im Geschäftsjahr 2020 ein positives operatives Ergebnis zu erreichen.

Positiv entwickelt haben sich unsere Venture Capital-Beteiligungen. Bereits im Januar 2018 hatten wir uns an dem US-amerikanischen Unternehmen AEVA beteiligt. AEVA ist spezialisiert auf den Bereich der laserbasierten Objekterkennung, kurz LIDAR – Light Detection and Ranging – und hat hier eine hochintegrierte Lösung

entwickelt, die es ermöglicht, die Kosten für den Einsatz dieser Technologie deutlich zu reduzieren.

LIDAR ist eine Schlüsseltechnologie für fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme und wird ein zentraler Bestandteil für automatisiertes und autonomes Fahren sein. Mit unserer Beteiligung an AEVA können wir langfristig von der zu erwartenden dynamischen Marktentwicklung in diesem Bereich profitieren.

Im August dieses Jahres haben wir uns an dem israelischen Technologieunternehmen Aurora Labs beteiligt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 2,5 Mio. US-Dollar und entspricht einem niedrigen einstelligen Kapitalanteil.

Aurora Labs wurde 2016 gegründet und ist auf die Validierung und Verifizierung von Software im Bereich Automotive und Connected Devices spezialisiert. Die Technologie von Aurora Labs eignet sich insbesondere für effiziente und sichere Softwareaktualisierungen über eine Funkschnittstelle, sogenannte „Over-the-Air“-Updates. Angesichts des zunehmenden Umfangs von Softwarefunktionen in Fahrzeugen und der damit einhergehenden Notwendigkeit, diese stets aktualisieren zu können, erwarten wir für diesen Markt ein starkes Wachstum.

Meine Damen und Herren,

ich komme nun zu den wesentlichen Entwicklungen auf der juristischen Seite.

Beim Oberlandesgericht Celle ist seit mehr als drei Jahren ein Verfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (kurz: KapMuG) im Zusammenhang mit unserem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG anhängig. 40 Kläger machen

dort angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 5,4 Mrd. Euro geltend. Nach einer vorläufigen Auffassung des Oberlandesgerichts Celle besteht keine juristische Grundlage für die Klagen. Dies ist auch die Position der Porsche SE.

Im vergangenen Jahr haben die Kläger das Verfahren immer wieder verzögert. Insgesamt haben sie bereits 29 Befangenheitsanträge eingereicht. Soweit über die Befangenheitsanträge bereits entschieden wurde, wurden sie alle zurückgewiesen. Auch in diesem Jahr wurden auf Antrag der Kläger oder aufgrund klägerischer Ablehnungsgesuche 17 Verhandlungstermine abgesagt. Wir sehen uns durch den bisherigen Verfahrensverlauf und die vorläufige Einschätzung des Oberlandesgerichts Celle in unserer Rechtsposition bestätigt.

Was die Dieseldiagnostik betrifft, ist die Porsche SE ebenfalls mit Anlegerklagen konfrontiert. Insgesamt sind 199 Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart, zwei Verfahren vor dem Oberlandesgericht Stuttgart und 30 Verfahren vor dem Landgericht Braunschweig anhängig. Gefordert wird Schadensersatz in Höhe von rund 1,1 Mrd. Euro. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik vor.

Ein Teil der Kläger und auch die Porsche SE haben in einzelnen Verfahren Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat entschieden, dass das bei ihm anhängige Musterverfahren unzulässig ist, da zunächst das Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig Priorität habe. Gegen diese Entscheidung haben einzelne Kläger der Ausgangsverfahren Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom Juni dieses Jahres hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts auf-

gehoben. Das Verfahren liegt nunmehr zur Entscheidung über die Bestimmung eines Musterklägers wieder beim Oberlandesgericht Stuttgart.

Das Landgericht Stuttgart hatte trotz zuvor erlassener Verfahrensaussetzungen in zwei Verfahren den Klagen in Höhe von insgesamt 47 Mio. Euro stattgegeben und die Klagen in Höhe von 117 Mio. Euro abgewiesen. Sowohl die Porsche SE als auch die Kläger haben gegen die Urteile Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufungsverfahren auf die KapMuG-Verfahren vor den Oberlandesgerichten Stuttgart und Braunschweig ausgesetzt. Die Kläger haben dagegen jeweils Rechtsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. In einem Verfahren wurde die Rechtsbeschwerde gegen den Aussetzungsbeschluss zwischenzeitlich zurückgenommen. In dem anderen Verfahren hat der Bundesgerichtshof im Juni dieses Jahres den Aussetzungsbeschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart aufgehoben und die Fortsetzung des Verfahrens angeordnet.

Nun möchte ich noch auf das Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig eingehen. Hier ist die Porsche SE neben der Volkswagen AG Musterbeklagte. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat entschieden, sich in diesem Musterverfahren nicht mit Fragen zu beschäftigen, die ausschließlich vermeintliche Ansprüche gegen die Porsche SE betreffen. Ein dagegen von Beteiligten eingelegtes Rechtsmittel hat der Bundesgerichtshof verworfen.

Zu den juristischen Themen noch der Hinweis, dass das Anfechtungsverfahren gegen Beschlüsse der Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 nunmehr rechtskräftig beendet ist. Wegen einiger aus Sicht der Stuttgarter Gerichte nicht vollständig beantworteter Fragen, wurden die Beschlüsse der Hauptversammlung 2016 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für nichtig erklärt. Auswirkungen auf die Tätigkeit der Gesellschaft oder ihrer Organe folgen daraus nicht.

Ich möchte abschließend noch einmal verdeutlichen, dass wir die im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik gegen die Porsche SE erhobenen Klagen als unbegründet und teilweise auch als unzulässig betrachten. Wir sind davon überzeugt, dass wir uns in sämtlichen noch laufenden juristischen Verfahren durchsetzen werden.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich noch einmal zusammenfassen:

- Das laufende Geschäftsjahr 2020 steht ganz unter dem Einfluss der Coronapandemie. Das zeigt sich an den Geschäftszahlen der ersten sechs Monate. Der weitere Verlauf der Pandemie ist nur schwer zu prognostizieren. Trotzdem erwarten wir für die Porsche SE im Geschäftsjahr 2020 ein positives Konzernergebnis nach Steuern.
- Unsere Beteiligung Volkswagen AG reagiert auf den Wandel der Automobilbranche mit einer Strategie, die sowohl das Ziel einer Steigerung des Unternehmenswertes als auch die Transformation zu einem Technologiekonzern beinhaltet. Die Porsche SE unterstützt Volkswagen auf diesem Weg. Es wird darauf ankommen, dass Volkswagen die ehrgeizigen Ziele weiterhin tatkräftig verfolgt und die Voraussetzungen für eine breit angelegte Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen schafft.
- Der PTV Vorstand arbeitet an der Umsetzung seiner Strategie zur Neuausrichtung des Unternehmens. Das Produktportfolio der PTV wird schrittweise

weiterentwickelt. Von der Etablierung eines Software-as-a-Service-Geschäftsmodells verspricht sich die PTV eine bessere Skalierbarkeit der Produkte, die Reduzierung von Komplexität sowie die Erschließung neuer Kundengruppen.

- Auf der juristischen Seite sind wir weiterhin davon überzeugt, dass sich die Porsche SE in sämtlichen noch anhängigen Verfahren durchsetzen wird.

Meine Damen und Herren,

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben sich Ende Juli darüber verständigt, der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 2,21 Euro je Vorzugsaktie und von 2,204 Euro je Stammaktie vorzuschlagen. Im März hatten Vorstand und Aufsichtsrat eine Dividende von 3,11 Euro je Vorzugsaktie und von 3,104 Euro je Stammaktie vorgeschlagen. Hintergrund für die Anpassung war eine Mitteilung der Volkswagen AG, die ihrerseits bekanntgegeben hat, den Dividendenvorschlag auf dem Niveau seiner Vorjahresdividende zu belassen. Volkswagen hat damit nach eigenen Angaben auf den aus der Covid-19-Pandemie resultierenden bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres 2020 reagiert. Der entsprechende Beschluss wurde auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 30. September 2020 gefasst. Der Dividendenvorschlag der Porsche SE liegt nach der Anpassung ebenfalls auf dem Niveau unserer Vorjahresdividende.

Für die Aktionäre der Porsche SE ergibt sich eine Ausschüttungssumme von rund 676 Mio. Euro. Diesen Dividendenvorschlag legen wir heute der ordentlichen Hauptversammlung zur Entscheidung vor.

Abschließend danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und vor allem für Ihr Verständnis, dass wir die Hauptversammlung in diesem Jahr verschoben haben und heute virtuell durchführen. Ich wünsche Ihnen weiterhin eine interessante virtuelle Veranstaltung.