Rede

von Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz, die als Telefonkonferenz stattfindet,
am 29. März 2022 in Stuttgart

Es gilt das gesprochene Wort

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

auch ich begrüße Sie zur Bilanzpresse- und Analystenkonferenz der Porsche SE sehr herzlich. Dieser Termin findet unter außergewöhnlichen Umständen statt. Der Krieg in der Ukraine hat alles verändert. Vor unseren Augen spielt sich eine politische und menschliche Tragödie ab, deren Folgen heute niemand abschätzen kann. Unsere Gedanken sind bei den vielen Menschen in der Ukraine, die sich einem Angriffskrieg gegenübersehen. Menschen, die Familienmitglieder und ihre Heimat verloren haben und nun vor Gewalt und Zerstörung fliehen müssen. Das Leid und die schrecklichen Bilder, die uns täglich erreichen, sind schwer zu ertragen. Deswegen hoffen wir auf ein möglichst schnelles Ende der Kampfhandlungen und eine Rückkehr zur Diplomatie. Ich denke, ich spreche hier im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Auch wenn wir unser Tagesgeschäft fortführen, fällt uns das in diesen Tagen sehr schwer.

Neben mir sitzt heute zum ersten Mal Herr Dr. Johannes Lattwein, der zum 1. Februar das Ressort Finanzen und IT übernommen hat. Wir sind sehr froh, dass uns Herr Lattwein mit seiner Erfahrung und Expertise im Vorstand unterstützt. Gerne steht er Ihnen nach meinen Ausführungen Rede und Antwort, genauso wie meine beiden anderen Vorstandskollegen Dr. Manfred Döss und Lutz Meschke.

Beginnen möchte ich mit der Entwicklung der Porsche Automobil Holding SE im vergangenen Geschäftsjahr. Diese verlief für unser Unternehmen im Ergebnis sehr erfolgreich. Trotz der Belastungen aus der Covid-19-Pandemie und einer anhaltend angespannten Versorgungssituation bei Halbleitern konnten wir ein Konzernergebnis nach Steuern von 4,6 Mrd. Euro erzielen. Damit haben wir uns im Vergleich zum Vorjahresergebnis von 2,6 Mrd. Euro deutlich gesteigert. Maßgeblich beeinflusst ist unser Konzernergebnis nach Steuern durch das at Equity-Ergebnis aus

unserer Beteiligung an der Volkswagen AG von 4,6 Mrd. Euro. Im Vorjahr hatte es 2,7 Mrd. Euro betragen.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2021 auf 641 Mio. Euro. Ein Jahr zuvor hatte sie bei 563 Mio. Euro gelegen. Der Zuwachs lässt sich in erster Linie auf einen Dividendenüberschuss in Höhe von 80 Mio. Euro sowie eine Wertrealisierung in unserem Beteiligungsportfolio in Höhe von 51 Mio. Euro zurückführen.

Meine Damen und Herren,

wie bereits erwähnt, wirkt sich unsere Beteiligung an der Volkswagen AG maßgeblich auf die Kennzahlen der Porsche SE aus. Deswegen möchte ich Ihnen einen kurzen Überblick über die Entwicklungen im Volkswagen Konzern geben. Das Unternehmen hat angesichts des zweiten Pandemiejahres eine bemerkenswerte Robustheit gezeigt. Zwar beeinflusste der globale Halbleitermangel die Geschäftszahlen in der zweiten Jahreshälfte 2021 zunehmend negativ. Dennoch: Volkswagen hat seine Transformation zu einem Mobilitätskonzern beschleunigt. Wir in der Porsche SE unterstützen diese Entwicklung und sehen darin ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial für den Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Konzern konnte seine Umsatzerlöse um 12 Prozent auf 250,2 Mrd. Euro steigern. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verdoppelte sich im Vergleich zu 2020 nahezu und erreichte 20,0 Mrd. Euro. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg ebenfalls – von 4,8 Prozent im Vorjahr auf 8,0 Prozent. Das Ergebnis nach Steuern wuchs um 74,8 Prozent auf 15,4 Mrd. Euro.

Auch die E-Offensive gewann weiter an Fahrt. Mit 452.900 Einheiten wurden weltweit nahezu doppelt so viele batterieelektrische Fahrzeuge ausgeliefert wie im Vorjahr. Der Volkswagen Konzern ist dabei mit einem Marktanteil von 25 Prozent Marktführer in Europa. In den USA erzielte er mit rund 7,5 Prozent den zweitgrößten Marktanteil. Und in China wurden mit 92.700 Fahrzeugen mehr als viermal so viele batterieelektrische Fahrzeuge ausgeliefert wie 2020.

Im vergangenen Juli hat Volkswagen zudem die NEW AUTO Strategie vorgestellt. Ziel ist die Entwicklung zu einem nachhaltigen und softwaregetriebenen Mobilitätsanbieter bis ins Jahr 2030. Weniger als ein Jahr später sieht sich Volkswagen bei den vier strategischen Plattformen von NEW AUTO bereits auf dem richtigen Weg.

- Bei der **Mechatronik-Plattform** ist der aktuelle modulare E-Antriebs-Baukasten dem Ziel nähergekommen, zum Branchenstandard für E-Mobilität zu werden.

- Die **Software-Plattform** wurde mit neuen Mitgliedern des CARIAD-Managementteams gestärkt. CARIAD konzentriert sich für die nächste Wachstumsphase noch stärker auf organisches Wachstum und M&A.

- Die dritte Plattform dreht sich um das Thema **Batterie & Laden**. Da das Laden eine der Grundvoraussetzungen der E-Mobilität ist, arbeitet der Volkswagen Konzern an einem Ladenetz, das sich über ganz Europa, die USA und China erstreckt.

- Eine führende **Plattform für Mobilitätslösungen** aufzubauen, ist schließlich der vierte Eckpfeiler der NEW AUTO Strategie. Der Volkswagen Konzern gab im vergangenen Jahr zusammen mit Partnern ein Übernahmeangebot

für Europcar als zentrales Element dieser Plattform ab. Mit dem Abschluss der Transaktion rechnet Volkswagen im zweiten Quartal.

Ein weiterer wichtiger Schritt für die Transformation des Volkswagen Konzerns soll im vierten Quartal in Form eines möglichen Börsengangs der Porsche AG folgen. Darüber haben die Porsche SE und die Volkswagen AG im vergangenen Monat eine Eckpunktevereinbarung unterzeichnet.

Demnach soll das Grundkapital der Porsche AG in 50 Prozent Stammaktien und 50 Prozent Vorzugsaktien unterteilt werden. Im Rahmen des möglichen Börsengangs ist geplant, ein Viertel der Vorzugsaktien am Kapitalmarkt zu platzieren. Parallel soll die Porsche SE 25 Prozent zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG erwerben. Das entspräche 12,5 Prozent des Gesamtkapitals.

Die Porsche SE unterstützt damit die Pläne der Volkswagen AG, ihre finanzielle Flexibilität zu erweitern und die industrielle und technologische Transformation des Konzerns zu beschleunigen. Die Porsche AG würde ihrerseits größere unternehmerische Freiheiten erhalten und könnte trotzdem weiterhin die wertvollen Synergien im Konzernverbund nutzen.

Darüber hinaus würde durch den Börsengang die Bewertung der Porsche AG am Kapitalmarkt sichtbar und eine attraktive Bewertungsperspektive für die Volkswagen AG entstehen. Von beidem profitiert auch die Porsche SE.

Mit dem Anteil an der Porsche AG würde die Porsche SE zudem eine zweite Kernbeteiligung erwerben und sich damit ihrer Investitionsstrategie folgend konsequent weiterentwickeln. Diese zweite Beteiligung würde eine stärkere Ausrichtung auf den

Bereich Sport und Luxus bedeuten und stünde zudem für eine Diversifikation unseres Dividendenzuflusses.

Der Erwerb von Stammaktien der Porsche AG erfordert einen soliden Finanzierungsplan. Die Porsche SE ist heute weitestgehend eigenkapitalfinanziert. Sie verfügt über eine Eigenkapitalquote von 99,2 Prozent und über eine positive Nettoliquidität. Damit besteht für uns ein großes Finanzierungspotential. Wir arbeiten an Finanzierungsplänen, um in unterschiedlichen Bewertungsszenarien für den Börsengang robust aufgestellt zu sein.

Die tatsächliche Umsetzbarkeit des Börsengangs hängt von einer Vielzahl verschiedener Einflussfaktoren wie etwa den allgemeinen Marktgegebenheiten ab. Abschließende Entscheidungen sind bisher noch nicht getroffen.

Zudem möchte ich in diesem Zusammenhang eines ganz klar sagen: Volkswagen ist und bleibt die Kernbeteiligung der Porsche SE. Wir verstehen uns unverändert als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG. Daran würde auch eine direkte Beteiligung an der Porsche AG nichts ändern.

Meine Damen und Herren,

ein bedeutender Schritt für die Porsche SE war die Aufnahme in den deutschen Aktienindex DAX im September 2021. Naturgemäß hat sich mit der Aufnahme in den Index die Nachfrage indexorientierter Investoren und Fonds nach den Aktien unseres Unternehmens vergrößert, und wir werden auch in der Öffentlichkeit stärker wahrgenommen. Wir sind überzeugt, dass die DAX-Notierung unsere Marktpo-

sitionierung als Beteiligungsholding weiter verbessert und wir dadurch als Investor noch attraktiver werden.

Damit komme ich zu unseren Beteiligungsaktivitäten. Im Juni 2020 hat der Aufsichtsrat der Porsche SE Lutz Meschke zum Vorstand für das Beteiligungsmanagement bestellt. Seither haben wir unsere Strategie weiter geschärft und die Aktivitäten in diesem Bereich ausgeweitet. Thematisch fokussieren wir uns auf die Bereiche Mobilitäts- und Industrietechnologie. Dabei unterscheiden wir generell zwischen zwei Kategorien:

Zur ersten Kategorie zählt heute unsere langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG und künftig möglicherweise auch die direkte Beteiligung an der Porsche AG. Die zweite Kategorie umfasst Portfoliobeteiligungen, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden und die sich durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial auszeichnen.

Einige unserer Portfoliobeteiligungen möchte ich kurz beleuchten. Zunächst zum Software-Unternehmen PTV: Für die weitere Entwicklung der PTV konnten wir mit der Private-Equity-Gesellschaft Bridgepoint Advisers einen starken Partner gewinnen, der sich mehrheitlich an der PTV beteiligt hat. Uns fließen aus dieser Transaktion insgesamt 240 Mio. Euro zu. Wir wollen diese Mittel im Rahmen der Investitionsstrategie in weitere Beteiligungen im Bereich der Mobilitäts- und Industrietechnologie reinvestieren.

Die PTV hat sich im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt. Der Umsatz konnte gegenüber dem letzten Geschäftsjahr um 8 Prozent gesteigert werden, das operative Ergebnis lag auf Ebene der PTV Gruppe mit 14 Mio. Euro deutlich über den Vorjahren. Diese Zahlen belegen, dass unsere strategische Neuausrichtung der

PTV erste Erfolge zeigt. Unser Partner Bridgepoint bringt nun zudem einen großen Erfahrungsschatz in der Weiterentwicklung von Softwareunternehmen ein. Gemeinsam wollen wir die positive Entwicklung bei der PTV beschleunigen.

Die PTV Transaktion hat auch strukturelle Auswirkungen auf den Abschluss der Porsche SE. Das Geschäft der PTV bildete bis zum 30. September 2021 das Segment „Intelligent Transport Systems“. Mit der Weiterentwicklung unserer Berichterstattung entlang der Investitionsstrategie der Porsche SE unterscheiden wir fortan zwischen den beiden gerade von mir beschriebenen Segmenten „Kernbeteiligung“ und „Portfoliobeteiligungen“.

Zur positiven Entwicklung der PTV beitragen wird auch der Erwerb der Econolite Group, den wir gemeinsam mit Bridgepoint umsetzen konnten. Das Unternehmen aus Kalifornien ist spezialisiert auf die Entwicklung und den Vertrieb von Hard- und Softwarelösungen im Bereich Verkehrsmanagement.

In den USA werden an über 57.000 Straßenkreuzungen mehr als 150.000 Signalsteuergeräte von Econolite eingesetzt. Zudem nutzen über 400 Verkehrsbetriebe die Verkehrssteuerungssoftware des Unternehmens. Damit ist Econolite der führende Anbieter von Verkehrsmanagementlösungen in Nordamerika. In Kombination mit den Softwareprodukten der PTV entsteht somit ein globaler und technologisch führender Anbieter zukunftsweisender Mobilitätslösungen.

Die Weiterentwicklung der PTV und der Erwerb von Econolite, den wir gemeinsam mit Bridgepoint realisiert haben, stehen für einen zentralen Baustein unserer Strategie im Bereich der Portfoliobeteiligungen: die Zusammenarbeit mit starken Partnern und Co-Investoren. Diese werden wir noch weiter ausbauen.

Bei unseren kleineren Beteiligungen gab es im vergangenen Jahr ebenfalls positive Nachrichten. So haben AEVA und Markforged erfolgreiche Börsengänge vollzogen. Die Porsche SE konnte dabei einen großen Teil der über die Haltedauer erzielten Wertsteigerung realisieren. AEVA und Markforged stehen beispielhaft für die erfolgreiche Umsetzung unserer Investitionsstrategie im Bereich der Portfoliobeteiligungen.

Im Geschäftsjahr 2021 haben wir unser Portfolio zudem um zwei vielversprechende Beteiligungen erweitert:

- Im Juli haben wir Anteile an Isar Aerospace erworben, einem Start-up aus München, das Trägerraketen entwickelt und produziert. Damit soll die steigende Nachfrage für den Transport von Satelliten bedient werden.

  Wir sind davon überzeugt, dass der kostengünstige und flexible Zugang zum Weltraum eine Vielzahl an neuen Geschäftsmodellen in verschiedenen Industriebereichen ermöglich wird. Beispielhaft hierfür stehen die satellitenbasierte Überwachung von Infrastruktur und Industrieanlagen oder auch mobile Konnektivitätsdienstleistungen, zum Beispiel für automobile Anwendungen.

  Mit Isar Aerospace haben wir in ein Unternehmen investiert, das beste Voraussetzungen hat, sich in Europa als führender privatwirtschaftlicher Hersteller von Trägerraketen zu etablieren. Erst kürzlich hat Isar Aerospace für die Entwicklung ihrer Spectrum-Rakete von der Europäischen Kommission eine Auszeichnung für kostengünstige Raumtransporte erhalten.

- Im September des Berichtsjahres haben wir außerdem einen Anteil an dem israelischen Unternehmen proteanTecs erworben. Die Technologie von pro-

teanTecs ermöglicht die Funktions- und Leistungsüberwachung von Halbleitern und elektronischen Systemen. Insbesondere bei neuen Halbleitergenerationen kann damit die Zuverlässigkeit und die Lebensdauer der Chips gesteigert werden.

Aufgrund der rasanten technologischen Fortschritte und der stetig zunehmenden Anforderungen an neue Halbleitergenerationen sehen wir für die Technologie von proteanTecs ein großes Marktpotential.

Meine Damen und Herren,

ich komme nun zu den Entwicklungen auf der juristischen Seite. Hier gab es im Geschäftsjahr 2021 wenig Bewegung. Es fanden unter anderem wegen der Covid-19-Pandemie nur wenige Verhandlungstermine statt.

Beim Oberlandesgericht Celle ist weiterhin ein Verfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (kurz: KapMuG) im Zusammenhang mit unserem Beteiligungsaufbau an der Volkswagen AG anhängig. In den zugrunde liegenden Ausgangsverfahren machen 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 5,4 Mrd. Euro zuzüglich Zinsen geltend. Nach der vorläufigen Auffassung des Oberlandesgerichts Celle besteht keine juristische Grundlage für die Klagen. Dies ist auch die Position der Porsche SE. Wir sehen uns durch den bisherigen Verfahrensverlauf in unserer Rechtsposition bestätigt. Die nächste mündliche Verhandlung ist für den 28. April terminiert.

Was die Dieselthematik der Volkswagen AG betrifft, ist die Porsche SE ebenfalls mit Anlegerklagen konfrontiert. Insgesamt sind 204 Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart, drei Verfahren vor dem Oberlandesgericht Stuttgart und 24 Verfahren vor dem Landgericht Braunschweig anhängig. Gefordert wird Schadensersatz in Höhe von rund 1,1 Mrd. Euro zuzüglich Zinsen. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieselthematik vor.

Bei den anhängigen Einzelverfahren ist eine Entscheidung des Landgerichts Stuttgart vom August 2021 hervorzuheben, mit der das Gericht eine Klage in Höhe von 124 Mio. Euro als unzulässig abgewiesen hat. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Im Hinblick auf die von den betroffenen Klägern eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart darauf hingewiesen, dass es die Berufung für offensichtlich unbegründet hält und den Klägern angeraten, die Berufung zurückzunehmen.

Eine Vielzahl der Einzelverfahren ist derzeit im Hinblick auf die in Stuttgart und Braunschweig anhängigen KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die mündlichen Verhandlungen in diesen Verfahren dauern noch an.

Abschließend möchte ich betonen: Wir betrachten sämtliche gegen die Porsche SE erhobenen Klagen als unbegründet und teilweise auch als unzulässig. Deswegen sind wir davon überzeugt, dass wir uns in den noch anhängigen Verfahren durchsetzen werden.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich kurz zusammenfassen:

- Das vergangene Geschäftsjahr verlief für die Porsche SE sehr erfolgreich. Trotz der anhaltenden Belastungen aus der Covid-19-Pandemie konnten wir ein Konzernergebnis nach Steuern von 4,6 Mrd. Euro erzielen. Damit haben wir unser Konzernergebnis deutlich steigern können.

- Der Volkswagen Konzern erzielte trotz der Herausforderungen durch die Halbleiterknappheit Umsatzerlöse von 250,2 Mrd. Euro. Das Ergebnis nach Steuern wuchs um 74,8 Prozent auf 15,4 Mrd. Euro. Auch die E-Offensive gewann weiter an Fahrt. Wir in der Porsche SE sehen unverändert ein erhebliches Wertsteigerungspotenzial für den Volkswagen Konzern.

- Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben im vergangenen Monat eine Eckpunktevereinbarung über einen möglichen Börsengang der Porsche AG unterzeichnet. Wir sind davon überzeugt, dass mit einem Börsengang der Porsche AG attraktive Bewertungsperspektiven für die Volkswagen AG aufgezeigt werden könnten. Die Porsche SE ihrerseits würde eine zweite Kernbeteiligung erwerben, die eine Diversifikation des Dividendenzuflusses zur Folge hätte.

- Die Porsche SE hat ihre Investitionsstrategie geschärft und die Beteiligungsaktivitäten ausgeweitet. Ein zentraler Baustein ist dabei die Zusammenarbeit mit starken Partnern und Co-Investoren. Aus der Beteiligung von Bridgepoint an der PTV fließen uns rund 240 Mio. Euro zu, die wir reinvestieren wollen.

- Bei den juristischen Verfahren fanden im vergangenen Geschäftsjahr unter anderem wegen der Covid-19-Pandemie nur vereinzelt Verhandlungstermine statt. Insgesamt sind wir weiterhin davon überzeugt, dass die gegen unser Unternehmen erhobenen Klagen unbegründet und teilweise auch unzulässig sind.

Meine Damen und Herren,

abschließend möchte ich Ihnen noch einen Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr geben.

Die Porsche SE geht von einem Konzernergebnis nach Steuern zwischen 4,1 und 6,1 Mrd. Euro aus. Zudem streben wir zum 31. Dezember 2022 eine positive Nettoliquidität an, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen und Desinvestitionen voraussichtlich zwischen 0,6 und 1,1 Mrd. Euro bewegen wird.

Zur Einordnung unserer Prognose noch ein Hinweis: Wie Sie wissen, sind nicht nur der Volkswagen Konzern und die Porsche SE derzeit mit großen Unsicherheiten konfrontiert. Vielmehr ist Europa, ja eigentlich die gesamte Welt, betroffen. Das bezieht sich zum einen auf die nach wie vor nicht überwundene Covid-19-Pandemie mit ihren Folgen, die unsere Beteiligungen täglich spüren: Engpässe bei Vorprodukten, Rohstoffen oder Halbleitern. Ganz besonders beschäftigt uns aktuell aber natürlich auch der Krieg gegen die Ukraine, dessen globale Auswirkungen in Gänze noch niemand prognostizieren kann. Aus all diesen Gründen ist die Prognose mit großen Unsicherheiten behaftet.

Lassen Sie mich nun noch auf unsere Dividende eingehen. Wie in den Vorjahren möchten Vorstand und Aufsichtsrat die Aktionäre am Erfolg unseres Unternehmens beteiligen. Wir schlagen daher für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende von 2,56 Euro je Aktie an die Vorzugsaktionäre und von 2,554 Euro je Aktie an die Stammaktionäre vor. Dies ergibt eine Ausschüttungssumme von rund 783 Mio. Euro, was 16 Prozent über dem Vorjahreswert liegt.

Ihnen wird dabei sicher auffallen, dass die Ausschüttungssumme deutlich niedriger ist als der Betrag, der unserem Aktienanteil entspricht. Dies hängt damit zusammen, dass vor dem Hintergrund von gesetzlichen Änderungen bei der steuerlichen Abwicklung die Dividendenzahlung der Volkswagen AG zunächst einem direkten Steuerabzug in Höhe von 26,375 Prozent unterliegt. Er besteht aus der Kapitalertragsteuer und dem Solidaritätszuschlag. Diese unmittelbar einbehaltenen Steuern führen erst in einem Folgejahr zu entsprechenden Steuererstattungen für die Porsche SE.

Abschließend noch eine Information zu unserer Ordentlichen Hauptversammlung. Diese wird am 13. Mai 2022 in virtueller Form stattfinden. Die Einladung dazu veröffentlichen wir in den kommenden Tagen. Die Entscheidung für eine virtuelle Hauptversammlung hatten wir aufgrund der Unsicherheiten des Pandemieverlaufs getroffen.

Die Porsche SE unterstützt im Übrigen die Reformpläne des Gesetzgebers zur dauerhaften Einführung einer virtuellen Hauptversammlung.

Damit übergebe ich an Herrn Dr. Bamler und Herrn Gaube, die die Fragerunde moderieren werden.