

Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal

2019





Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal

2019





1. Quartal 2019

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. März 2019 beschäftigte der Porsche SE Konzern 940 Mitarbeiter (31. Dezember 2018: 935 Mitarbeiter).

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern rund 100 % an der PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, Anteile an der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“) sowie Anteile an drei Technologie-Start-ups in den USA.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Die automobilen

Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Voraussetzungen für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld und ein überdurchschnittliches Wachstumspotential.

Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche auf Unternehmen in den Bereichen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie neuartige Mobilitätsangebote.

Die vorliegende Konzernquartalsmitteilung der Porsche SE bezieht sich auf den Geschäftsverlauf und dessen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2019 und enthält Informationen über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 15. Mai 2019.

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Inhalt

- 8 **Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern**
- 15 **Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern**
- 16 **Geschäftsverlauf**
- 20 **Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- 24 **Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**
- 25 **Ausblick**
- 28 **Glossar**

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Im Zeitraum Januar bis März 2019 ergaben sich im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 981 Mio. €. Sie resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken, auch im Zusammenhang mit dem nun umfassend beendeten Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Porsche AG.

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkapitalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung der Aktienkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Zum

31. März 2019 ergab sich auf Grundlage der Ertragsersparungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Zudem können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf den Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ innerhalb des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018.

Porsche SE erwirbt weitere Stammaktien der Volkswagen AG

Die Porsche SE hält als Kerninvestment die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, versteht sich als langfristig orientierter und strategisch handelnder Ankerinvestor und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns

überzeugt. Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,9 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 397 Mio. € erworben, davon entfallen 0,7 % bzw. 311 Mio. € auf den Zeitraum 1. Januar bis 18. März 2019. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2018 52,4 % bzw. zum 31. März 2019 53,1 %. Durch diesen Schritt gibt die Gesellschaft erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

Prof. KR Ing. Siegfried Wolf komplettiert Aufsichtsrat der Porsche SE

Das Amtsgericht Stuttgart hat Prof. KR Ing. Siegfried Wolf bis zur nächsten Hauptversammlung gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE bestellt. Über seine Wahl für eine komplette Amtsperiode wird die ordentliche Hauptversammlung am 27. Juni 2019 in Stuttgart entscheiden.

Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen in den Klageverfahren dargestellt:

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die von ihm bestimmten Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle

angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Mit Beschlüssen vom 11. September 2018 und 19. November 2018 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss vier weitere Feststellungsziele hinzugefügt und mehrere Feststellungsziele neu gefasst. Im Jahr 2018 und im April 2019 fanden mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt. Die nächsten Termine sind ab dem 20. Mai 2019 terminiert. Seit Beginn des Musterverfahrens sind durch die Beteiligten auf Klägerseite eine Vielzahl von Befangenheitsanträgen gestellt worden, die sämtlich zurückgewiesen wurden. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG rechtshängig:

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder (hiervon eines nicht mehr amtierend) des

Aufsichtsrats der Porsche SE beim Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaftern eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. \$ eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. Der Investmentfonds hat deshalb Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim High Court of Justice (Commercial Court) in England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteiantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der

sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Beklagtenseite hat einen Befangenheitsantrag gestellt, den das Oberlandesgericht Stuttgart am 15. April 2019 für unbegründet erklärt hat. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem Gesamtstreitwert von ursprünglich rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen) rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wurden in 2016 vom Vorwurf der informationsgestützten Marktmanipulation rechtskräftig freigesprochen und der Antrag auf Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE in Höhe von 807 Mio. € infolgedessen abgelehnt. Das Ermittlungsverfahren gegen Mitglieder des Aufsichtsrats ist mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt worden.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts für das Geschäftsjahr 2018 im Abschnitt „Die Dieseldematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche im Zusammenhang mit dem Erwerb von Vorzugsaktien der Porsche SE oder darauf bezogene Derivate sowie in zwei Verfahren in Bezug auf Aktien der Volkswagen AG geltend gemacht worden:

Vor Stuttgarter Gerichten sind gegen die Porsche SE derzeit Klageverfahren mit einem Gesamtvolumen von rund 1.091 Mio. € anhängig. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. Eine Klage über rund 11.500 € ist sowohl gegen die Porsche SE als auch die Robert Bosch GmbH gerichtet. Von den Klagen sind 199 in erster Instanz beim Landgericht Stuttgart anhängig. Soweit beziffert sind sie auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 927 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € Schadensersatz geltend gemacht worden sind, befinden sich derzeit in der Berufungsinstanz. In diesen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den

Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben gegen die am 24. Oktober 2018 ergangenen Urteile des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hat im Dezember 2018 in einem Teil der Verfahren Befangenheitsanträge gegen den verfahrensführenden Einzelrichter gestellt. Mit Beschluss vom 26. April 2019 hat das Landgericht Stuttgart die Ablehnungsgesuche in 162 Verfahren für begründet erklärt. Der anschließend zuständige Einzelrichter hat sodann sämtliche Verfahren gemäß § 348 Abs. 2 ZPO der Kammer vorgelegt, die die Verfahren übernommen hat. In bislang einem Verfahren hat die Klägerseite einen Befangenheitsantrag gegen die Richter des Landgerichts Stuttgart gestellt, die über die Ablehnungsgesuche entschieden hatten. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Ein Teil der Kläger der Stuttgarter Verfahren hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart

zur Entscheidung vorgelegt hat. Zudem hat das Landgericht Stuttgart am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Das Landgericht Stuttgart hat einen Großteil der Verfahren auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt. Einen Teil der Verfahren hat das Landgericht Stuttgart zugleich auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren von Anlegern gegen die Volkswagen AG wegen der Dieselthematik ausgesetzt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat nach mündlicher Verhandlung am 6. Februar 2019 mit Beschlüssen vom 27. März 2019 festgestellt, dass die mit den Vorlagebeschlüssen vom 28. Februar 2017 und 6. Dezember 2017 ihm vorgelegten Musterverfahren unzulässig sind. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen. Der Bundesgerichtshof hat der Porsche SE den Eingang einer Rechtsbeschwerde gegen den Beschluss vom 27. März 2019 im Musterverfahren gemäß Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 bestätigt. Nach Angaben des Prozessbevollmächtigten der Beschwerdeführer ist die Rechtsbeschwerde zunächst nur zur Fristwahrung eingelegt worden. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den Ausgangsverfahren unbegründet sind.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge Schadensersatzklagen in Höhe von rund 9 Mio. € gegen die Porsche SE anhängig. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen. Das Landgericht Braunschweig hat drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den vom Oberlandesgericht Stuttgart für unzulässig erklärten Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE ist damit neben der Volkswagen AG weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Eine Entscheidung über die Aussetzung der übrigen noch beim Landgericht Braunschweig anhängigen Verfahren gegen die Porsche SE steht noch aus. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge der Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 1. Juli 2019 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Seit August 2018 haben bis zum Ablauf der Anmeldefrist 106 Anspruchsteller angebliche Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von insgesamt rund 62 Mio. € gegenüber dem Oberlandesgericht Braunschweig zum dortigen Musterverfahren angemeldet.

Gegen die Porsche SE wurden elf Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Fünf Anspruchsteller haben ihre behaupteten Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

Seit Oktober 2015 haben 43 Personen außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag, jedoch noch nicht gerichtlich, angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 520.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben gegenüber der Porsche SE mit Schreiben vom 30. November 2018 einen Verjährungsverzicht für der Höhe nach nicht spezifizierte vermeintliche Schadensersatzforderungen in Bezug auf den behaupteten Erwerb von insgesamt 40.992 Porsche SE Vorzugsaktien erbeten. Mit Anwaltschreiben vom 6. Dezember 2018 hat die Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten eine entsprechende Verjährungsverzichtserklärung abgegeben.

Ermittlungsverfahren

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat auf Anfrage mitgeteilt, dass ihr im Sommer 2016 eine Strafanzeige der BaFin gegen Verantwortliche der Porsche SE zugegangen ist und die Staatsanwaltschaft daraufhin ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldiebstahlthematik eingeleitet hat. Das Verfahren richtet sich gegen Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, Herrn Hans Dieter Pötsch und Herrn Matthias Müller. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Mit Urteil vom

19. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart der Klage stattgegeben. Die Porsche SE hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind. Mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart dem Antrag im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die Porsche SE hat Beschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Im November 2018 hat ein Aktionär beim Landgericht Stuttgart ein sogenanntes Statusverfahren gemäß § 98 AktG eingeleitet und die gerichtliche Feststellung beantragt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE abweichend von seiner derzeitigen Zusammensetzung je zur Hälfte mit Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zu besetzen sei. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Kooperationen

Die Marke Volkswagen Pkw unterzeichnete im Januar 2019 eine Absichtserklärung mit Äthiopien und hat hiermit das Engagement in der afrikanischen Sub-Sahara-Region weiter ausgebaut. Die Absichtserklärung umfasst dabei vier Bereiche: Etablierung einer Fahrzeugmontage, Lokalisierung einer Komponenten-Fertigung, Einführung von Mobilitätskonzepten wie zum Beispiel App-basierten Fahrdiensten (Car-Sharing und Ride Hailing) sowie Einrichtung eines Ausbildungszentrums.

Volkswagen China und FAW-Volkswagen haben im März 2019 ein Joint Venture gegründet, um die Vernetzung und Digitalisierung in den Fahrzeugen von FAW-Volkswagen weiter voranzutreiben. Beide Partner investieren rund 121 Mio. € in das neue Unternehmen „Mobile Online Services Intelligent“. Ziel ist die Entwicklung digitaler Serviceangebote für alle Modelle von FAW-Volkswagen ab 2019.

Der Volkswagen Konzern ist Ende März 2019 eine Kooperation mit Amazon Web Services eingegangen. Ziel ist, gemeinsam die Volkswagen Industrial Cloud aufzubauen. Über die Cloud sollen künftig die Daten aller Maschinen, Anlagen und Systeme aus sämtlichen Fabriken des Volkswagen Konzerns zusammengeführt werden. Das hilft Abläufe und Prozesse in der Fertigung zu optimieren, um so Produktivitätssteigerungen in den Werken zu ermöglichen. Die Volkswagen Industrial Cloud schafft damit die wesentliche technologische Voraussetzung, um

auch zukünftig die Produktivitätsziele in der Produktion zu erreichen. Langfristig geht es auch um die Integration der globalen Lieferkette des Volkswagen Konzerns mit über 30.000 Standorten von mehr als 1.500 Zulieferern und Partnerunternehmen. Die Cloud soll als offene Industriepattform angelegt werden, die perspektivisch auch weitere Partner aus Industrie, Logistik und Handel nutzen können. Mit Siemens hat Volkswagen für dieses Projekt zudem den ersten großen Integrationspartner gewonnen.

Elli – Electric Life – vorgestellt

Der Volkswagen Konzern weitet seine E-Mobilitäts-Offensive mit Elli (Electric Life) aus. Elli wird Produkte und Dienstleistungen rund um die Themen Energie und Laden entwickeln und soll den Kunden nicht nur Ökostrom für das Fahrzeug liefern, sondern auch für Zuhause. Dabei wird es sich um CO₂-frei erzeugten, TÜV-zertifizierten und zu 100 % aus erneuerbaren Quellen stammenden Volkswagen Naturstrom handeln.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der Porsche SE ist maßgeblich geprägt von ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der gegen sie anhängigen Klageverfahren. Für die sich hieraus ergebende Entwicklung auf Ebene des Porsche SE Konzerns wird auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen Einflussgrößen auf die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In den ersten drei Monaten des Jahres 2019 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum mit nachlassendem Tempo fort. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern unter dem Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe sanken im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen, wenngleich höheren Zinsniveau. Im Zusammenhang mit den handelspolitischen Verwerfungen auf internationaler Ebene ging der weltweite Güterhandel im ersten Quartal 2019 zurück.

Entwicklung der Märkte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis März 2019 hat sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahresquartal schwächer entwickelt (minus 5,6 %). Während in der Region Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres leicht übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Westeuropa, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik teilweise merkliche Einbußen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2019 leicht über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis März 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten moderat über dem Wert der Vergleichsperiode. Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis März 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte Brasilien sowie Großbritannien und Frankreich bei.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Quartal 2019 weltweit 2,6 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Im Vergleich zur Vorjahresperiode waren das 2,8 %

weniger. Während die Verkaufszahlen im Bereich Nutzfahrzeuge den Wert des Vorjahres übertrafen, war die Zahl der an Kunden übergebenen Modelle aus dem Bereich Pkw rückläufig. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter herausfordernden Marktbedingungen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 3,0 % auf 2,5 Mio. Einheiten. Das war vor allem auf den chinesischen Markt zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres verfehlte. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken SEAT (plus 8,9 %) und Volkswagen Nutzfahrzeuge (plus 9,4 %), die beide das jeweils beste erste Quartal der Unternehmensgeschichte verzeichneten. Auch Bentley, Lamborghini und Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Porsche blieben unter den hohen Vorjahreswerten. Hauptursachen dafür waren die WLTP-Umstellung (Worldwide Harmonized Light Duty Vehicles Test Procedure), Modellwechsel sowie rückläufige Märkte, insbesondere China. In den Regionen Westeuropa und Südamerika übertraf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns den jeweiligen Vorjahreswert, während in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika sowie Asien-Pazifik weniger Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert wurden.

In den ersten drei Monaten 2019 übergab der Bereich Nutzfahrzeuge weltweit insgesamt 57 Tsd. Fahrzeuge an Kunden (plus 7,4 %). Davon entfielen 50 Tsd. (plus 6,5 %) Einheiten auf Lkw und 4 Tsd. (minus 17,6 %) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen der Marke MAN beliefen sich auf 3 Tsd. Fahrzeuge.

In der folgenden Tabelle werden die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns nach Regionen sowie Marken dargestellt.

Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März¹

	2019	2018	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	1.239.349	1.239.873	0,0
Nordamerika	216.662	221.048	-2,0
Südamerika	131.460	128.663	2,2
Asien-Pazifik	1.018.092	1.090.237	-6,6
Weltweit	2.605.563	2.679.821	-2,8
nach Marken			
Volkswagen Pkw	1.456.386	1.525.300	-4,5
Audi	447.247	463.759	-3,6
ŠKODA	307.617	316.716	-2,9
SEAT	151.612	139.235	8,9
Bentley	2.268	2.198	3,2
Lamborghini	1.992	1.124	77,2
Porsche	55.700	63.478	-12,3
Bugatti	20	17	17,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	125.558	114.773	9,4
Scania	23.576	22.640	4,1
MAN	33.587	30.581	9,8

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisiert bzw. angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern

In den ersten drei Monaten 2019 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,7 % auf 2,6 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund war eine geringere Nachfrage vor allem in China, der Türkei und Argentinien.

Von Januar bis März 2019 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % auf insgesamt 2,6 Mio. Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 554 Tsd. Einheiten, ein Rückgang von 14,2 %. Die Inlandsquote verringerte sich auf 20,9 % (23,7 %).

Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 31. März 2019 über dem Stand zum Jahresende 2018 und über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des

Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein. Seit dem 1. Januar 2019 werden auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt.

Im Zeitraum Januar bis März 2019 erfreuten sich die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen unverändert großer Beliebtheit. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich weltweit auf 2,1 Mio. (2,1 Mio.) Kontrakte. In den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) im Berichtszeitraum auf 33,8 % (33,1 %). Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 31. März 2019 mit 22,7 Mio. Einheiten den Bestand vom 31. Dezember 2018 um 2,6 %.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am Ende des ersten Quartals 2019 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 665.260 Mitarbeitern auf dem Stand vom Jahresende 2018. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 292.437 Beschäftigten ebenfalls auf dem Jahresendniveau 2018.

¹ Die Handelsorganisation umfasst alle externen Handelsgesellschaften, die durch den Volkswagen Konzern beliefert werden.

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2019 bzw. zum 31. März 2019 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2018 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2018 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern bilanziert Leasingverhältnisse seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorgaben des IFRS 16 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode. Die Vorjahresperiode wurde daher nicht angepasst. Infolge der Anwendung des IFRS 16 ergaben sich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage; die Nettoliquidität hat sich infolgedessen um 26 Mio. € verringert.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ repräsentiert im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der at Equity-Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns setzt sich im Wesentlichen additiv aus den beiden Segmenten zusammen, da die Überleitungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 auf 1.141 Mio. € (951 Mio. €). Davon entfielen 1.145 Mio. € (957 Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 4 Mio. € (minus 6 Mio. €) unter Berücksichtigung von negativen Effekten aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2 Mio. € (2 Mio. €).

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 1.159 Mio. € (967 Mio. €) beeinflusst. Hierin waren Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 910 Mio. € (990 Mio. €), ein vorläufiger Ertrag aus dem Erwerb weiterer Stammaktien in Höhe von 265 Mio. € (0 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus früheren Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 16 Mio. € (minus 23 Mio. €) enthalten. Der vorläufige Ertrag aus dem Erwerb weiterer Stammaktien war im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten des Volkswagen Konzerns, die insbesondere bei der Bewertung der Marken und der at Equity bewerteten Anteile in die Berechnung des anteiligen neubewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Der ausgewiesene Ertrag basiert teilweise auf Wertermittlungen aus einer Kaufpreisallokation in der Vergangenheit und ist daher als vorläufig zu

betrachten. Die Kaufpreisallokation war zum Zeitpunkt der Erstellung der Konzernquartalsmitteilung noch nicht abgeschlossen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Segment PSE mit 4 Mio. € und der Personalaufwand mit 3 Mio. € lagen auf Vorjahresniveau. Das positive Finanzergebnis in Höhe von 7 Mio. € (0 Mio. €) war insbesondere auf positive Ergebnisbeiträge aus zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten und aus Derivaten zurückzuführen. Der latente Ertragsteueraufwand in Höhe von 14 Mio. € (3 Mio. €) war im Wesentlichen durch die Erhöhung des at Equity-Buchwerts aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und einem gegenläufigen Effekt aus der Erhöhung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge bedingt.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 25 Mio. € (18 Mio. €). Der Anstieg war insbesondere auf höhere Umsätze aus den Bereichen Hosting und Wartung sowie dem Projektgeschäft zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ergab sich ein geringerer Bestandsaufbau. Zudem lagen die Personalaufwendungen leicht über dem Vorjahreszeitraum. In der Gesamtbetrachtung verbesserte sich das Segmentergebnis vor Steuern von minus 8 Mio. € auf minus 4 Mio. €.

Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – hat sich zum Quartalsende insbesondere aufgrund der Erwerbe von weiteren Stammaktien der Volkswagen AG und der Berücksichtigung von IFRS 16 Effekten auf 527 Mio. € (864 Mio. €) verringert.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 33,7 Mrd. € um 463 Mio. € auf 34,2 Mrd. € zum Quartalsende.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum Quartalsende in Höhe von 33,6 Mrd. € (32,8 Mrd. €) betrafen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten war insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 746 Mio. € auf 33,2 Mrd. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte aus dem Zukauf weiterer Stammaktien in Höhe von 311 Mio. € und aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 1.159 Mio. €. Gegenläufig wirkten sich erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge sowie sonstige Veränderungen im Eigenkapital in Höhe von minus 724 Mio. € aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 251 Mio. €

(255 Mio. €) enthielten zum 31. März 2019 im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. € (147 Mio. €) sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme in Höhe von 55 Mio. € (57 Mio. €), Software in Höhe von 35 Mio. € (36 Mio. €) und die Marke in Höhe von 12 Mio. € (13 Mio. €). Die Sachanlagen erhöhten sich infolge der Aktivierung von Nutzungsrechten aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 von 7 Mio. € auf 33 Mio. € zum Quartalsende.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 604 Mio. € (916 Mio. €) setzten sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2019 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 33,8 Mrd. € (33,4 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote sank leicht von 99,1 % zum Ende des Geschäftsjahres 2018 auf 99,0 % am 31. März 2019.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns. Das heißt, dass Effekte aus der at Equity-Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE insbesondere aus der Fortführung der

im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten unberücksichtigt bleiben. Ferner ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE in ihrem Konzernergebnis niederschlägt.

Der Volkswagen Konzern bilanziert Leasingverhältnisse seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorgaben des IFRS 16 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode. Die Vorjahresperiode wurde daher nicht angepasst. Die neue Vorgehensweise führt in 2019 zu einer leichten Erhöhung des operativen Ergebnisses, da dieses seit dem 1. Januar 2019 nur noch Abschreibungen auf die Nutzungsrechte enthält. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten im Automobilbereich werden im Finanzergebnis erfasst und führen dort entsprechend zu einer Belastung.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2019 auf 60,0 Mrd. €; das waren 3,1 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte trotz Volumenverlusten im Wesentlichen aus Mix- und Preisverbesserungen sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,7 % (80,1 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis lag mit 11,7 Mrd. € (11,6 Mrd. €) auf dem Niveau des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 % (19,9 %). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor

Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten drei Monaten 2019 um 0,6 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,1 % (7,2 %).

Positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten, Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung konnten gestiegene Fixkosten und den geringeren Fahrzeugabsatz mehr als ausgleichen. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Höhe von minus 1,0 Mrd. € belasteten das operative Ergebnis. Infolgedessen verzeichnete der Volkswagen Konzern im Zeitraum Januar bis März 2019 ein um 0,3 Mrd. € unter dem Vorjahr liegendes operatives Ergebnis in Höhe von 3,9 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite sank auf 6,4 % (7,2 %).

Das Finanzergebnis blieb mit 0,2 Mrd. € (0,3 Mrd. €) nahezu unverändert. Höheren Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie aus der Anwendung des neuen IFRS 16 standen höhere Ergebnisse aus Geldanlagen entgegen. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen und die darin enthaltenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns fiel mit 4,1 Mrd. € (4,5 Mrd. €) geringer aus als ein Jahr zuvor. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 0,2 Mrd. € auf 3,1 Mrd. € ab.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Hinsichtlich der im Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns im zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018 dargestellten Risikofelder und deren Risikoeinschätzungen ergaben sich bis zum Berichtszeitpunkt keine Veränderungen. Zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten der Porsche SE und zur aktuellen Entwicklung wird auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung verwiesen.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Im Berichtszeitraum ergaben sich bei Volkswagen Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik, die das operative Ergebnis belasten. Die Prognose für das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das operative Ergebnis inklusive Sondereinflüssen für das Geschäftsjahr 2019 hat Volkswagen abgesenkt.

Insbesondere wird im Zwischenbericht des Volkswagen Konzerns der Stand der Rechtsstreitigkeiten auf Ebene des Volkswagen Konzerns aktualisiert. Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur

voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2019 in den Kapiteln „Prognosebericht und Ausblick“ und „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Abschnitt „Die Dieseldiagnostik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018 keine wesentlichen Änderungen.

Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Volkswagen Zwischenberichts nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der von Volkswagen beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Fahrzeugmärkte insgesamt gut vorbereitet. Seine Markenvielfalt, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken trennschärfer und optimiert sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz der Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass seine Auslieferungen an Kunden im Jahr 2019 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert leicht übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie aus verschärften WLTP-Anforderungen.

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns sowie der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge um bis zu 5 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2019 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen bei leicht steigenden Umsatzerlösen einen Verlust in der Größenordnung des Vorjahres. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird bei moderat steigenden Umsatzerlösen von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.

Inklusive Sondereinflüsse erwartet Volkswagen für den Konzern und den Bereich PKW eine operative Umsatzrendite, die am unteren Ende des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von dem der Porsche SE zuzurechnenden at Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Volkswagen Konzerns beeinflusst.

Die Prognose des Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung. Während in die Prognose des Porsche SE Konzerns das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns eingeht, liegt der Prognose des Volkswagen Konzerns lediglich sein operatives Ergebnis zugrunde. So beeinflussen Effekte außerhalb des operativen Ergebnisses auf Ebene des Volkswagen Konzerns nicht dessen Prognose, sie wirken sich aber anteilig auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns aus.

Die Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung wurden daher durch den Vorstand der Porsche SE ergänzt. Dies schließt auch die Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu den Ergebnisbeiträgen aus Beteiligungen mit ein, die im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns enthalten sind.

Die nachfolgende Ergebnisprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus etwaigen zukünftigen

Investitionen des Porsche SE Konzerns werden nicht berücksichtigt.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieseldematik geht der Porsche SE Konzern auf der Grundlage seiner derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2019 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus.

Zum 31. März 2019 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 527 Mio. €. Für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2019 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,3 Mrd. € und 0,8 Mrd. € bewegen wird.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Bruttomarge

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses des Volkswagen Konzerns an seinen Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

Operatives Ergebnis

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns, in denen die Geschäftsentwicklung der at Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild des Markterfolgs des Volkswagen Konzerns. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

Operative Umsatzrendite

Die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns ist das Verhältnis von erwirtschaftetem operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Finanzkalender

27. Juni 2019

Ordentliche Hauptversammlung in Stuttgart

7. August 2019

Halbjahresfinanzbericht 2019

12. November 2019

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2019

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49 (0) 711 911-24420
Fax +49 (0) 711 911-11819
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com