

Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal

2019





Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal

2019





3. 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 30. September 2019 beschäftigte der Porsche SE Konzern 903 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. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken Scania und MAN wird in der TRATON Group koordiniert. Über die Beteiligung an der Volkswagen AG hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“), 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2019 und enthält Informationen über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 11. November 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**
- 13 **Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern**
- 14 **Geschäftsverlauf**
- 18 **Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- 22 **Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**
- 23 **Ausblick**

- 26 **Glossar**

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Im Folgenden werden die wesentlichen Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern dargestellt. Die Erläuterungen beziehen sich auf Ereignisse und Entwicklungen im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2019, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

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“).

Von Januar bis September 2019 ergaben sich im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 1,3 Mrd. € (minus 2,4 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken, insbesondere aus dem erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart in Höhe von

0,5 Mrd. €, durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und höheren Rechtsverteidigungskosten.

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 30. September 2019 ergab sich auf Grundlage der Ertragserwartungen 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 der Dieselthematik 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 innerhalb des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Wesentliche Ereignisse und

Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ und „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“, auf den Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“.

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, die sich im Berichtszeitraum in den Klageverfahren ereignet haben, dargestellt:

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes 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. In den sechs auf das Musterverfahren ausgesetzten Ausgangsverfahren machen

insgesamt 40 Kläger angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend. Seit Beginn des Musterverfahrens fanden bereits mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle statt, in denen das Gericht unter anderem seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert hat. Die nächsten Termine für mündliche Verhandlungen sind ab Januar 2020 terminiert. 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.

In dem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. Das frühere Mitglied des Aufsichtsrats ist mittlerweile verstorben, was unmittelbar keine Auswirkung auf das Verfahren hat. Ansonsten haben sich im Berichtszeitraum keine neuen Entwicklungen ergeben. In diesem Verfahren werden die gleichen angeblichen Ansprüche geltend gemacht, 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. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteienantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im April und Oktober 2019 jeweils einen Befangenheitsantrag der beklagten Gesellschaften des Investmentfonds für unbegründet erklärt. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik (siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Lageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018 im Abschnitt „Die Dieseldiagnostik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 1,1 Mrd. € (zzgl. Zinsen) anhängig. Die Kläger

werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. In einem Verfahren ist neben der Porsche SE auch die Robert Bosch GmbH verklagt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet. Im Berichtszeitraum haben sich gegenüber dem im Geschäftsbericht 2018 ausgewiesenen Stand folgende wesentliche Entwicklungen ergeben.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 199 Klagen rechtshängig. Soweit beziffert sind sie auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 927 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren sind Befangenheitsanträge der Klägerseite anhängig, über die noch nicht abschließend entschieden wurde. Vor dem Landgericht Braunschweig sind 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 9 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Eine Vielzahl der Verfahren vor dem Landgericht Stuttgart und dem Landgericht Braunschweig sind derzeit im Hinblick auf beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängige KapMuG-Verfahren ausgesetzt. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen

die Porsche SE erhobenen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zudem zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 164 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. Das Landgericht Stuttgart hatte am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die jeweilige Klägerseite haben Berufung eingelegt. Am 12. September 2019 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart statt. Mit Beschlüssen vom 29. Oktober 2019 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufungsverfahren im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie erhobenen Klagen für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart ist ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat nach mündlicher Verhandlung am 6. Februar 2019 mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen und von einzelnen Klägern der ausgesetzten Ausgangsverfahren eingelegt.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge von Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen und zwischenzeitlich durch Beigeladene eingelegt. Am 12. August 2019 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Gegen den Teilmusterentscheid wurde durch Beigeladene Rechtsbeschwerde eingelegt. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 16. Dezember 2019 bestimmt.

Im Hinblick auf die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik außegerichtlich und noch nicht teilweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Gleiches gilt für den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht und für das Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der



Marktmanipulation gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller sowie für das Statusverfahren. Dort gab es im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen.

In den aktienrechtlichen Verfahren hatte das Landgericht Stuttgart mit Urteil vom 19. Dezember 2017 der Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage eines Aktionärs gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 stattgegeben. Die Porsche SE hat Berufung eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 7. Oktober 2019 darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung zurückzuweisen. Die Porsche SE teilt diese Auffassung nicht und hält die Klage weiterhin für unbegründet.

Darüber hinaus hatte das Landgericht Stuttgart den Antrag desselben Aktionärs auf Auskunftserteilung betreffend Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind, mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die Porsche SE hat Beschwerde eingelegt. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 7. Oktober 2019 darauf hingewiesen, dass Bedenken gegen die Statthaftigkeit der Beschwerde bestehen. Die Porsche SE teilt diese Bedenken nicht und hält

die Beschwerde weiterhin für zulässig und den Antrag auf Auskunftserzwingung für unbegründet.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im Abschnitt „Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten“ im Konzernlagebericht im Geschäftsbericht 2018 der Porsche SE keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2019 ergaben sich im Volkswagen Konzern folgende wesentliche Ereignisse und Entwicklungen:

Kooperationen

Im Juli 2019 gab Volkswagen bekannt, zusammen mit Ford in das an der Entwicklung eines Systems für das Autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Die Allianz erlaubt beiden Unternehmen, unabhängig voneinander das Self-Driving System von Argo AI in eigene Modelle zu integrieren. Dieses System soll vollautomatisiertes Fahren ermöglichen und insbesondere Ridesharing-Anbietern und Lieferdiensten in Innenstädten neue Möglichkeiten durch vollautomatisierte Fahrzeuge eröffnen. Zudem beabsichtigt Ford, den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für ein emissionsfreies Volumenmodell zu nutzen, das ab 2023 in Europa angeboten werden soll. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit abstimmen und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben. Der Vollzug der Argo-Transaktion steht unter dem Vorbehalt verschiedener behördlicher Freigaben und weiterer Bedingungen.

Im Juli 2019 weitete Volkswagen sein Engagement im Bereich der Ladeinfrastruktur aus und kündigte an, künftig eng mit der has-to-be GmbH zusammenzuarbeiten, einem führenden Anbieter

von Betriebssystemen für die Elektromobilität. Dazu übernimmt der Volkswagen Konzern über seine Tochtergesellschaft Volkswagen Group Charging GmbH und die dazugehörige Marke Elli (Electric Life) eine Minderheitsbeteiligung an dem Unternehmen. Gemeinsam wollen die has-to-be GmbH und Volkswagen den Ausbau des europaweiten Ladenetzes vorantreiben und am wachsenden Markt für Ladelösungen partizipieren. Auch die konzerneigenen Ladesäulen werden bereits teilweise mit der Software von der has-to-be GmbH betrieben und sind damit Teil eines ganzheitlichen, integrierten Ladeökosystems.

Ende August 2019 hat sich Volkswagen eine Minderheitsbeteiligung an dem Technologie-Unternehmen SeeReal Technologies S.A. gesichert. Die Beteiligung fördert den Zugang des Volkswagen Konzerns zu wegweisender Augmented Reality (Erweiterte Realität) im Bereich zukünftiger dreidimensionaler und holographischer Anzeigetechnologien im Auto. Im Gegensatz zu den bereits auf dem Markt erhältlichen Head-up-Displays werden die Informationen im Bereich der Augmented Reality-Technologie in das Blickfeld des Fahrers mit direktem Bezug zur Umwelt projiziert.

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 Quartalen 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. Im Zusammenhang mit den handelspolitischen Verwerfungen und wirtschaftlichen Unsicherheiten ging der weltweite Güterhandel im Berichtszeitraum zurück.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis September 2019 hat sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum

Vorjahreszeitraum schwächer entwickelt (minus 5,0 %). Während in der Region Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres leicht übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Westeuropa, Nahost, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik Einbußen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2019 leicht unter 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 September 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten moderat über dem Wert der Vergleichsperiode. Auch die Nachfrage nach Bussen lag signifikant über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem ein deutlicher Anstieg in Westeuropa und ein erheblicher Zuwachs in Brasilien bei.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Von Januar bis September 2019 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 8,0 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,5 % oder 125 Tsd. Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen im Bereich Nutzfahrzeuge den Vorjahreswert übertrafen, war die Zahl der an Kunden übergebenen Modelle aus dem Bereich Pkw leicht 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 anhaltend herausfordernden Marktbedingungen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf 7,83 Mio. Einheiten. Das war vor allem auf rückläufige Gesamtmärkte – insbesondere in den Regionen Asien-Pazifik und Nahost – zurückzuführen. Die Auslieferungszahlen der Monate Juli und August lagen zudem insbesondere aufgrund im Vorjahr vorgezogener Käufe im Zusammenhang mit der WLTP-Umstellung unter den jeweiligen Vergleichswerten. Im September wirkte der WLTP-Effekt auf den relevanten Märkten dagegen positiv. Weitere Ursachen lagen in der eingeschränkten Verfügbarkeit von Benzinmotoren sowie in Modellwechseln. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge erreichten in der Folge die hohen Vorjahreswerte nicht. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken SEAT (plus 9,4 %) – die das beste Neun-Monats-Ergebnis der Unternehmensgeschichte verzeichnete – und Lamborghini (plus 83,4 %). Auch Porsche, Bentley und Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen im Vergleich zum Vorjahr. In Westeuropa, Südamerika und Afrika registrierte Volkswagen eine höhere Nachfrage als im Vorjahreszeitraum, während die Auslieferungen in den Regionen Zentral- und Osteuropa, Nahost, Nordamerika und Asien-Pazifik zurückgingen. Den Pkw-Marktanteil hat der Volkswagen

Konzern in einem rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,7 % (12,2 %) ausgebaut.

In den ersten neun Monaten 2019 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 179 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden (plus 7,7 %). Davon entfielen 153 Tsd. (plus 5,6 %) Einheiten auf Lkw und 16 Tsd. (minus 3,8 %) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen der Marke MAN beliefen sich auf 10 Tsd. (5 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 30. September¹

	2019	2018	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.687.850	3.684.307	0,1
Nordamerika	702.867	713.295	-1,5
Südamerika	447.000	436.413	2,4
Asien-Pazifik	3.167.449	3.296.577	-3,9
Weltweit	8.005.166	8.130.592	-1,5
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.514.552	4.622.842	-2,3
Audi	1.357.102	1.407.672	-3,6
ŠKODA	913.723	939.064	-2,7
SEAT	454.797	415.575	9,4
Bentley	7.155	7.107	0,7
Lamborghini	6.517	3.554	83,4
Porsche	202.318	196.562	2,9
Bugatti	62	52	19,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	369.849	371.836	-0,5
Scania	74.720	68.639	8,9
MAN	104.371	97.689	6,8

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 neun Monaten 2019 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,7 % auf 7,98 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund war eine geringere Nachfrage vor allem in China, der Türkei und Argentinien. Von Januar bis September 2019 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % auf insgesamt 7,97 Mio. Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 1,6 Mio. Einheiten, ein Rückgang von 6,6 %. Die Inlandsquote verringerte sich auf 20,1 % (21,0 %).

Lagerbestände im Volkswagen Konzern

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2019 unter dem Stand zum Jahresende 2018, aber 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 Finanzdienst-

leistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein. Seit dem 1. Januar 2019 werden auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die Vergleichswerte wurden angepasst.

Im Zeitraum Januar bis September 2019 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen sehr beliebt. Die Zahl der Neuverträge lag im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft bei weltweit 6,9 Mio. (6,6 Mio.) Kontrakten. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 34,9 % (34,5 %). Der Gesamtvertragsbestand war am 30. September 2019 mit 23,5 Mio. Einheiten um 6,3 % höher als am 31. Dezember 2018.

Belegschaft des Volkswagen Konzerns

Bis zum Ende des dritten Quartals 2019 stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Stand vom Jahresende 2018 um 1,1 % auf insgesamt 671.771 Mitarbeiter an. Die Mitarbeiterzahl im Inland erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2018 um 1,5 % auf 297.120 Beschäftigte. Dazu trugen unter anderem Einstellungen in den Bereichen Elektromobilität, Digitalisierung und neue Mobilitätsangebote bei.

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 neun Monate des Geschäftsjahres 2019 bzw. zum 30. September 2019 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 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 zum 1. Januar 2019 hatte 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 Konsolidierungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2019 auf 3.523 Mio. € (2.672 Mio. €). Davon entfielen 3.531 Mio. € (2.686 Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 8 Mio. € (minus 14 Mio. €). Dabei wurden Effekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 7 Mio. € (minus 7 Mio. €) berücksichtigt.

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 3.588 Mio. € (2.740 Mio. €) beeinflusst. Hierin waren Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 3.333 Mio. € (2.801 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 71 Mio. € (minus 61 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus ist hierin ein vorläufiger Ertrag aus dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 326 Mio. € (0 Mio. €) ausgewiesen. Im Zeitraum zwischen Anfang Dezember 2018 und Mitte März 2019 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen 0,9 % der Stammaktien der Volkswagen AG für insgesamt 397 Mio. € erworben. Aus den Erwerben resultierte insgesamt ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 423 Mio. €. Davon entfallen

97¹ Mio. € auf die Erwerbe bis zum Ende des Geschäftsjahres 2018. Der Ertrag 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 neu-bewerteten Eigenkapitals einfließen, nicht vollständig im Börsenkurs und damit in den Anschaffungskosten reflektiert wurden. Die Kaufpreisallokation ist zum Zeitpunkt der Erstellung der Konzernquartalsmitteilung weiterhin nicht abgeschlossen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Segment PSE mit 17 Mio. € (33 Mio. €) und der Personalaufwand mit 9 Mio. € (12 Mio. €) lagen jeweils deutlich unter Vorjahresniveau. Grund hierfür waren insbesondere rückläufige Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten und der Wegfall von Leistungen im Personalbereich an ein ehemaliges Vorstandsmitglied. Die Steigerung des Finanzergebnisses von minus 2 Mio. € im Vorjahreszeitraum auf 9 Mio. € war insbesondere auf positive Ergebnisbeiträge aus zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten zurückzuführen. Der latente Ertragsteueraufwand in Höhe von 41 Mio. € (8 Mio. €) war im

Wesentlichen durch latente Steuern infolge der Erhöhung des at Equity-Buchwerts aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und einen gegenläufigen Effekt aus der Erhöhung von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge bedingt.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 79 Mio. € (69 Mio. €), die im Wesentlichen aus erbrachten Wartungsleistungen, Lizenzverkäufen, dem Projektgeschäft und Hostingdienstleistungen resultieren. Insbesondere die Umsatzerlöse für wiederkehrende Leistungen konnten um 18,6 % gesteigert werden. Darüber hinaus erzielte das Segment ITS einen Ertrag aus der Veräußerung von Anteilen an der PTV Truckparking B.V. an die Volkswagen Financial Services GmbH. Bei gegenüber dem Vorjahr um 4 Mio. € gestiegenen Personalaufwendungen und einem um 2 Mio. € höheren tatsächlichen Ertragsteueraufwand verbesserte sich das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € gegenüber dem Vorjahresvergleichswert.

¹ Für die im Dezember 2018 erworbenen Stammaktien an der Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2018 ein vorläufiger Ertrag aus der erstmaligen at Equity-Bewertung in Höhe von 79 Mio. € realisiert. Neue Erkenntnisse aus der Kaufpreisallokation insbesondere in Bezug auf die Bewertung des Sachanlagevermögens, der Marken und Beteiligungen führten zu einer Erhöhung dieses Ertrags um 18 Mio. € auf 97 Mio. €. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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 bis zum Ende des dritten Quartals 2019 insbesondere aufgrund der Erwerbe von Stammaktien der Volkswagen AG im ersten Quartal 2019 und der Berücksichtigung von IFRS 16 Effekten auf 566 Mio. € (864 Mio. €) verringert.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 33.708¹ Mio. € um 662 Mio. € auf 34.371 Mio. € zum Ende des dritten Quartals.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns betreffen im Wesentlichen den at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 33.404 Mio. € (32.508¹ Mio. €). Der Anstieg des Buchwerts ist in Höhe von 3.588 Mio. € auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sowie in Höhe von 311 Mio. € auf den Erwerb weiterer Stammaktien der Volkswagen AG zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich im sonstigen Ergebnis sowie im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge in Höhe von minus 2.251 Mio. €, die im Wesentlichen durch Zinssatzänderungen und die damit einhergehende versicherungsmathematische Neubewertung der Pensionsrückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns bedingt sind, aus. Ferner führten erhaltene Dividendenzahlungen in

Höhe von 753 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwerts.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 245 Mio. € (255 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den Geschäfts- oder Firmenwert der PTV Group in Höhe von 147 Mio. € sowie die aus der Kaufpreisallokation fortgeführten Werte für Kundenstämme, Software und die Marke. Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 642 Mio. € (916 Mio. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2019 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 34.043 Mio. € (33.416¹ Mio. €); gegenläufig wirkten sich Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und das sonstige Ergebnis aus. Die Eigenkapitalquote sank leicht von 99,1 % zum Ende des Geschäftsjahres 2018 auf 99,0 % am 30. September 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

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

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.

In den ersten neun Monaten 2019 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 186,6 Mrd. €. Der Anstieg um 6,9 % war auf Mix- und Preisverbesserungen, den ohne die chinesischen Joint Ventures höheren Fahrzeugabsatz sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenstand. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,4 % (81,0 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) lag mit 36,4 Mrd. € (35,0 Mrd. €) über dem Wert des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 % (20,1 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen nahm im Zeitraum Januar bis September 2019 um 1,5 Mrd. € auf 14,8 Mrd. € zu. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 7,9 % (7,6 %). Insbesondere Verbesserungen im Mix sowie in der Preispositionierung, in den Produktkosten und Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten hatten einen positiven Einfluss auf das Ergebnis, gegenläufig wirkten gestiegene Fixkosten. Sondereinflüsse aus der Dieseldematik belasteten das operative Ergebnis mit minus 1,3 Mrd. € (minus 2,4 Mrd. €) in deutlich geringerem Maß als im Vorjahreszeitraum. In der Folge fiel das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 13,5 Mrd. € um 2,7 Mrd. € höher aus als ein Jahr zuvor. Die operative Umsatzrendite stieg auf 7,3 % (6,2 %).

Das Finanzergebnis war mit 1,1 Mrd. € um 0,5 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen infolge des gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der Aufzinsung von Rückstellungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich zu. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag über dem Wert des Vorjahres.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 2,1 Mrd. € auf 14,6 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm im Vergleich zum Vorjahr auf 11,2 Mrd. € (9,4 Mrd. €) zu.

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 des Volkswagen Konzerns

Aufgrund der weltweit schwächeren Pkw-Nachfrage hat Volkswagen seine erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst. Im Berichtszeitraum ergaben sich bei Volkswagen Sondereinflüsse aus der Dieselmotorthematik, 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. Für den Bereich Power Engineering geht Volkswagen aufwandsbedingt von einem merklich höheren operativen Verlust aus.

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 Dieselmotorthematik“ 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 basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen 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 auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

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

Volkswagen erwartet, 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 gegenüber dem Vorjahr merklich höheren operativen Verlust. 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 30. September 2019 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 566 Mio. €. Zum 31. Dezember 2019 wird unverändert eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich 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.

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