

Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal

2020

1. Quartal 2020

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 2020 beschäftigte der Porsche SE Konzern 951 Mitarbeiter (31. Dezember 2019: 951 Mitarbeiter).

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen AG, einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken mit Sitz in sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN. Die Zusammenarbeit der beiden Nutzfahrzeugmarken MAN und Scania wird in der TRATON SE koordiniert, die seit Mitte des Jahres 2019 an der Börse notiert ist. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % an der PTV AG, Anteile an INRIX sowie Anteile an drei Technologie-Start-ups in den USA.

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

automobile 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 2020.

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

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	6
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	11
Geschäftsverlauf	13
Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	17
Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	24
Ausblick	26
Glossar	29

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Weltweite Ausbreitung des Coronavirus

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Lungenerkrankung bei Menschen mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Januar 2020 traten die Infektionen außerhalb Chinas und schließlich weltweit auf. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Covid-19-Pandemie einzudämmen, haben im Verlauf des Jahres 2020 weltweit Regierungen Maßnahmen ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben.

Der Porsche SE Konzern geht derzeit bei der Covid-19-Pandemie von einem vorübergehenden Ereignis aus, das insbesondere die kurzfristige, nicht aber die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns negativ beeinflussen wird.

Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die at Equity-Beteiligung an der Volkswagen AG

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG maßgeblich durch die Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns beeinflusst. In diesem Zusammenhang ist im ersten Quartal 2020 insbesondere auf die Dieselthematik und die Covid-19-Pandemie auf Ebene des

Volkswagen Konzerns und deren Implikationen auf den Porsche SE Konzern einzugehen.

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. In diesem Zusammenhang wurden daraufhin in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet (sogenannte „Dieselthematik“; siehe dazu die Darstellung innerhalb des zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“).

Durch die Covid-19-Pandemie verzeichnet der Volkswagen Konzern nach den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres erhebliche Beeinträchtigungen seines Geschäfts. Das Konzernergebnis nach Steuern ging von 3,1 Mrd. € im Vorjahr auf 0,5 Mrd. € zurück. Sondereinflüsse aus der Dieselthematik waren dagegen auf Ebene des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal 2020 nicht zu erfassen. Im Vorjahr hatten diese das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit minus 1,0 Mrd. € belastet.

Des Weiteren beeinflussen die Covid-19-Pandemie und die Dieseldematik die Entwicklung der Aktienkurse der Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG und somit die Börsenkapitalisierung der Beteiligung der Porsche SE. Zum 31. März 2020 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 Dieseldematik sowie bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der Covid-19-Pandemie Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus der Dieseldematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken.

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 vom 17. März 2020 bis

20. April 2020 hat die Porsche SE über Kapitalmarkttransaktionen insgesamt 0,2 % der Stammaktien der Volkswagen AG für 81 Mio. € erworben, davon entfallen 0,1 % bzw. 26 Mio. € auf den Zeitraum bis zum Quartalsstichtag. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2019 53,1 % bzw. zum Berichtszeitpunkt 53,3 %. Durch diese Beteiligungserhöhung gibt die Gesellschaft erneut ein starkes Bekenntnis zu Volkswagen ab.

Hauptversammlung 2020 verschoben

Die Ausbreitung des Coronavirus und die damit einhergehenden Bestimmungen zur Eindämmung des Virus sowie das Bestreben, die Gesundheit von Aktionären, Mitarbeitern und Dienstleistern zu schützen, führten dazu, dass die für den 19. Mai 2020 geplante ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 verschoben wurde. Der neue Termin und Ablauf der Hauptversammlung werden in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Pandemie bekanntgegeben.

Aus den gleichen Gründen wurde auch die Hauptversammlung der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2019 verschoben.

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, wobei der Porsche SE nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vorliegen, die zu einer anderen Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Aufbau 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 Aufbaus 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 gegenwärtig noch ab Mai 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 einem beim Landgericht Frankfurt am Main rechtshängigen Verfahren gegen ein amtierendes und ein früheres, mittlerweile verstorbenes, Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE ist die Porsche SE auf Seiten der Beklagten als Streithelferin beigetreten. 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. Neue Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. 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 Parteiantrag 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. Am 24. Januar 2020 wurde ein weiteres Befangenheitsgesuch gegen den Sachverständigen gestellt, über das noch nicht entschieden wurde. 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 Dieseldematik und aktienrechtliche Streitigkeiten

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik 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 Dieseldematik 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.

Vor dem Landgericht Stuttgart sind derzeit in erster Instanz 199 Klagen rechtshängig. Nachdem ein Kläger seine Klage im Februar 2020 in Höhe von rund 11 Mio. € zurückgenommen hat und eine weitere Klage Anfang März zurückgenommen worden ist, sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 916,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren sind Befangenheitsanträge der Klägerseite anhängig. Soweit über diese Ablehnungsgesuche bislang entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. 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. Die Berufungsverfahren sind derzeit im Hinblick auf die KapMuG-Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart und beim Oberlandesgericht Braunschweig ausgesetzt. Gegen die Aussetzungsbeschlüsse des Oberlandesgerichts Stuttgart hat die jeweilige Klägerseite Rechtsbeschwerde eingelegt. In einem Verfahren wurde die Rechtsbeschwerde gegen den Aussetzungsbeschluss zwischenzeitlich zurückgenommen. 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 mit Beschluss vom 27. März 2019 festgestellt, dass das Musterverfahren unzulässig ist. Gegen diesen Beschluss ist ein Rechtsbeschwerdeverfahren beim Bundesgerichtshof anhängig.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 8. September 2020

bestimmt. Im Hinblick auf den Teilmusterentscheid des Oberlandesgerichts Braunschweig zu Zuständigkeitsfragen ist ein Rechtsbeschwerdeverfahren beim Bundesgerichtshof anhängig.

Im Hinblick auf die außergerichtlich und noch nicht klageweise geltend gemachten Ansprüche gegen die Porsche SE in Gesamthöhe von rund 63 Mio. € sowie in teilweise unbezifferter Höhe sowie im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredevorbehalt und die aktienrechtlichen Rechtsstreitigkeiten haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

In Bezug auf das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller gab es im Berichtszeitraum ebenfalls keine neuen Entwicklungen, allerdings wurde insoweit gegen die Porsche SE ein Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG eingeleitet. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der teilweise noch andauernden Produktionsunterbrechungen negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal ausgewirkt. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Abschnitte „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“, „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ sowie „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Kooperationen

Im Januar 2020 vereinbarten der Volkswagen Konzern und Microsoft Deutschland eine langfristig angelegte Zusammenarbeit bei Nachhaltigkeits- und sozialen Zukunftsinitiativen. Ziel ist die Förderung und gemeinsame Umsetzung von Projekten zu Themen gesellschaftlicher Verantwortung, wie Nachhaltigkeit, digitale Bildung und Fortbildung sowie betriebliches Mitarbeiterengagement zu Gunsten des Gemeinwohls. Sowohl Volkswagen als auch Microsoft Deutschland engagieren sich bereits im Rahmen ihrer jeweiligen gesellschaftlichen Verantwortung in diesen Bereichen. Jetzt wollen die Unternehmen bei ihren gesellschaftlichen Engagements kooperieren, um Synergien zu erzeugen und gemeinsam gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen.

Vollständige Übernahme der Audi Aktien geplant

Im Zuge einer Neustrukturierung von Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Volkswagen Konzern plant die Volkswagen AG, über einen aktienrechtlichen Squeeze-out ihre Beteiligung an der AUDI AG von derzeit rund 99,64 % auf 100 % zu erhöhen. Zu diesem Zweck hat die Volkswagen AG der AUDI AG im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen übermittelt, wonach die Durchführung des aktienrechtlichen Squeeze-out von der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der AUDI AG beschlossen werden soll.

Die AUDI AG behält die kapitalmarktfähige Rechtsform der Aktiengesellschaft und die Mitbestimmung der Beschäftigten bleibt unangetastet. Die Eigenständigkeit der Marke bleibt damit im Konzernverbund erhalten.

Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE geplant

Um die Konzernstruktur der TRATON GROUP zu vereinfachen, plant die TRATON SE (TRATON) die Verschmelzung der MAN SE (MAN) auf TRATON. In diesem Zusammenhang strebt TRATON einen verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out an, bei dem die Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf TRATON übertragen werden. Zu diesem Zweck hat

TRATON im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen an MAN übermittelt und den Vorschlag zur Aufnahme von Verhandlungen über einen Verschmelzungsvertrag unterbreitet. Derzeit hält TRATON 94,36 % des Grundkapitals von MAN, die Höhe der Barabfindung steht noch nicht fest. Infolge der Verschmelzung werden insbesondere die MAN Truck & Bus SE sowie die Scania AB zu 100-prozentigen unmittelbaren Töchtern von TRATON.

Vollständige Übernahme von Navistar geplant

Ende Januar 2020 unterbreitete TRATON einen Vorschlag für den Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien des US-amerikanischen Lkw-Herstellers Navistar International Corporation (Navistar), die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 35,00 USD pro Aktie (insgesamt rund 2,9 Mrd. USD) gegen Barzahlung.

TRATON hält bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,8 % an Navistar und erwartet von der Transaktion, den Herausforderungen neuer Regulierungen und sich dynamisch entwickelnder Technologien in den Bereichen Konnektivität, Antrieb und autonomes Fahren noch besser begegnen zu können.

Bei Annahme des Vorschlags würde TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar. Der Vorschlag steht insbesondere unter dem Vorbehalt, dass sich

TRATON und Navistar auf den Abschluss eines Zusammenschlussvertrages (Merger Agreement) einigen, eine zufriedenstellende Due-Diligence-Prüfung durchgeführt wird und die Gremien von TRATON und der Volkswagen AG wie auch das Board of Directors und die Aktionärsversammlung von Navistar dem Merger Agreement zustimmen.

Vergleichslösung im Musterfeststellungsverfahren

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat die Musterfeststellungsklage zurückgenommen. Volkswagen hat zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Volkswagen Zwischenberichts mit rund 200 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von 626 Mio. € geschlossen.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich von der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der anhängigen Klageverfahren geprägt. 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

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, den damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und den daraus resultierenden Einschnitten auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Quartal des Jahres 2020 ein negatives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert der Vorjahresperiode. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung allerdings davon abhängig, inwieweit die globale Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen im Berichtszeitraum bereits entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken betroffener Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskalpolitischen und geldpolitischen

Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das vergleichsweise bereits niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum relativ konstant blieben. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten im Laufe des ersten Quartals merklich ab. Der weltweite Güterhandel ging im Berichtszeitraum weiter zurück.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis März 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahresquartal aufgrund der Covid-19-Pandemie erheblich zurückgegangen (minus 23,3%). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei insbesondere die Gesamtmärkte Asien-Pazifik und Westeuropa. In Zentral- und Osteuropa, Nahost und Afrika sowie in Nord- und Südamerika fiel der Rückgang vergleichsweise geringer aus.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2020 erheblich unter dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Aufgrund der Covid-19-Pandemie und Einschränkungen der Verfügbarkeit von Marktdaten für den Bereich Nutzfahrzeuge liegen belastbare Registrierungsdaten zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Volkswagen Zwischenberichts nur für den Zeitraum Januar beziehungsweise Februar 2020 vor. Die negativen Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die sich auf den für Volkswagen relevanten Nutzfahrzeugmärkten im März niederschlagen, sind aus diesen Zahlen nicht ersichtlich.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis Februar 2020 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten deutlich unter dem Wert der Vergleichsperiode und wird sich im März pandemiebedingt vermutlich zunehmend verschlechtert haben.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Monaten 2020 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem aus den weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen resultierte. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Von Januar bis März 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2,0 Mio. (2,6 Mio.) Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 23,0 % im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen.

In nahezu allen Regionen registrierte der Volkswagen Konzern eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Ausnahmen bildeten die Region Nahost und einige Einzelmärkte wie Russland, Brasilien und Japan.

Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Mit Ausnahme von Bentley und Bugatti erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns belief sich in einem erheblich rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,3 % (12,3 %).

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März¹

	2020	2019	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	1.013.334	1.239.353	-18,2
Nordamerika	188.633	216.662	-12,9
Südamerika	126.976	131.459	-3,4
Asien-Pazifik	677.101	1.018.086	-33,5
Weltweit	2.006.044	2.605.560	-23,0
nach Marken			
Volkswagen Pkw	1.091.507	1.456.384	-25,1
Audi	352.993	447.247	-21,1
ŠKODA	232.885	307.617	-24,3
SEAT	130.316	151.612	-14,0
Bentley	2.395	2.268	5,6
Lamborghini	1.944	1.992	-2,4
Porsche	53.125	55.700	-4,6
Bugatti	20	20	0,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	94.869	125.557	-24,4
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	1.960.054	2.548.397	-23,1
Scania	18.184	23.576	-22,9
MAN	27.806	33.587	-17,2
Nutzfahrzeuge gesamt	45.990	57.163	-19,5

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

In den ersten drei Monaten 2020 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 25,0 % auf 1,9 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang aufkommende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher. Nachfragerückgänge waren vor allem in China und Westeuropa zu verzeichnen.

Von Januar bis März 2020 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des SARS-CoV-2-Virus um 24,8 % auf insgesamt 2,0 Mio. Fahrzeuge. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. Insbesondere an den Standorten in China und zeitverzögert zum Ende des ersten Quartals 2020 in Europa führte dies zu einem Rückgang der Fertigung.

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 31. März 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Nachfrage nach Produkten und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen war im Zeitraum Januar bis März 2020 von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging die Zahl der Neuverträge um 2,0 % auf weltweit 2,1 Mio. Kontrakte zurück. Da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den erwähnten Vertragsabschlüssen überproportional sanken, erhöhte sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) auf 39,8 % (33,8 %). Am 31. März 2020 war der Gesamtvertragsbestand mit 23,7 Mio. Einheiten um 0,3 % höher als am Jahresende 2019.

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 2020 bzw. zum 31. März 2020 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2019 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2019 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet 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 im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2020 auf 99 Mio. € (1.198 Mio. €¹). Davon entfielen 104 Mio. € (1.202 Mio. €¹) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 5 Mio. € (minus 4 Mio. €) unter Berücksichtigung von negativen Effekten aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2 Mio. € (2 Mio. €).

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - März 2020	Jan. - März 2019
Umsatzerlöse	26	25
Materialaufwand	-4	-3
Personalaufwand	-21	-19
Abschreibungen	-5	-5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-9	-9
Übrige Ergebnisbestandteile	2	1
At Equity-Ergebnis	108	1.216 ¹
Finanzergebnis	-3	7
Ergebnis vor Steuern	93	1.212
Ertragsteuern	6	-15 ¹
Ergebnis nach Steuern	99	1.198¹

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - März 2020	Jan. - März 2019
Ergebnis nach Steuern	99	1.198¹
Sonstiges Ergebnis	662	-865
Gesamtergebnis	761	333

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Das Gesamtergebnis des Porsche SE Konzerns wurde im Wesentlichen durch das sonstige Ergebnis geprägt. Das sonstige Ergebnis enthält wie auch im Vorjahr größtenteils versicherungsmathematische Neubewertungen von Pensionsrückstellungen aus der at Equity-Bilanzierung der Volkswagen Beteiligung. Während sich diese im Vorjahr aufgrund von gesunkenen Zinssätzen negativ auswirkten, hatten die im Berichtszeitraum gestiegenen Zinssätze nun einen positiven Effekt auf das Gesamtergebnis.

Ertragslage des Segments PSE

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 108 Mio. € (1.216 Mio. €¹) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 127 Mio. € (911 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus früheren Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 18 Mio. € (minus 16 Mio. €) enthalten. Der Rückgang des laufenden at Equity-Ergebnisses spiegelt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Ebene des Volkswagen Konzerns wider. Im Vorjahreswert war außerdem ein Ertrag aus den Erwerben weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 322 Mio. €¹ enthalten. Die Erwerbe weiterer Stammaktien im Berichtszeitraum wurden bislang erfolgsneutral erfasst. Aufgrund der Erfahrungen aus vergangenen Kaufpreisallokationen wird mit einem

passivischen Unterschiedsbetrag gerechnet. Eine Schätzung des vorläufigen Ertrags konnte aufgrund der zeitlichen Nähe der Erwerbe zum Quartalsstichtag und des Einflusses der Covid-19-Pandemie noch nicht vorgenommen werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und der Personalaufwand im Segment PSE lagen auf Vorjahresniveau. Das Finanzergebnis in Höhe von minus 3 Mio. € (7 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen realisierte Verluste aus der Veräußerung von Finanzinstrumenten. Der Vorjahreswert enthielt im Saldo 8 Mio. € unrealisierte Gewinne aus Bewertungseffekten. Die Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 5 Mio. € (minus 15 Mio. €¹) sind im Wesentlichen auf die Aktivierung latenter Steuern auf Verlustvorträge zurückzuführen. Ursächlich für die Aktivierung war der Anstieg passiver latenter Steuern auf die Erhöhung des at Equity-Buchwerts aus der Beteiligung an Volkswagen, der jedoch im Gegensatz zum Vorjahr größtenteils auf erfolgsneutrale Effekte im sonstigen Ergebnis zurückzuführen war. Dementsprechend wurden auch sich hieraus ergebende passive latente Steuern erfolgsneutral gebildet und hatten somit keinen Effekt auf die latenten Ertragsteuern in der Gewinn- und Verlustrechnung.

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Änderung einer Kaufpreisallokation angepasst.

Ertragslage des Segments ITS

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 26 Mio. € (25 Mio. €). Während sich die wiederkehrenden Umsätze aus erbrachten Wartungsleistungen um 5 % und aus der Erbringung von Hostingdienstleistungen um 2 % erhöhten, sanken die Umsätze aus Lizenzverkäufen um 12 % im Vergleich zum Vorjahr. Umsatzerlöse aus dem Projektgeschäft stiegen im ersten Quartal um 15 % an. Insbesondere aufgrund des gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum gestiegenen Material- und Personalaufwands verringerte sich das Segmentergebnis vor Steuern von minus 4 Mio. € auf minus 5 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 auf 568 Mio. € (553 Mio. €) erhöht. Die Mittelabflüsse resultieren insbesondere aus den Erwerben von Volkswagen Stammaktien und operativen Holdingaufwendungen. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse aus Steuererstattungen einschließlich hierauf entfallender Zinsen.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich um 770 Mio. € auf 36,4 Mrd. € zum Quartalsende.

Verkürzte Konzernbilanz

Mio. €	PSE Konzern	
	31.03.2020	31.12.2019
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	238	241
At Equity bewertete Anteile	35.404	34.597
Sonstige langfristige Vermögenswerte	69	70
Langfristige Vermögenswerte	35.711	34.908
Wertpapiere	48	147
Termingeldanlagen	67	93
Flüssige Mittel	493	353
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	44	92
Kurzfristige Vermögenswerte	651	684
	36.362	35.592
Passiva		
Eigenkapital	36.046	35.284
Finanzschulden	35	35
Passive latente Steuern	104	100
Sonstige langfristige Schulden	67	71
Langfristige Schulden	205	206
Finanzschulden	5	5
Sonstige kurzfristige Schulden	107	97
Kurzfristige Schulden	111	102
	36.362	35.592

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 35,7 Mrd. € (34,9 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 807 Mio. € auf 35,4 Mrd. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus der versicherungsmathematischen Neubewertung der Pensionsrückstellungen infolge von Zinssatzänderungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns. Daneben wirkten sich das at Equity-Ergebnis sowie die Erwerbe weiterer Stammaktien buchwerterhöhend aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 238 Mio. € (241 Mio. €) enthielten zum 31. März 2020 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 47 Mio. € (49 Mio. €), Software in Höhe von 30 Mio. € (32 Mio. €) und die Marke in Höhe von 12 Mio. € (12 Mio. €).

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 651 Mio. € (684 Mio. €) setzten sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich insbesondere aufgrund des positiven sonstigen Ergebnisses aus der at Equity Bewertung zum 31. März auf insgesamt 36,0 Mrd. € (35,3 Mrd. €).

Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,1 % zum 31. März 2020 im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2019 konstant.

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 erwirtschaftete im ersten Quartal 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 55,1 Mrd. €. Dies entspricht einem Rückgang um 8,3 % gegenüber dem Vorjahr. Vor allem geringere Volumina infolge der Covid-19-Pandemie wirkten belastend. Zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Effekt, während Mixeffekte, eine bessere Preispositionierung und die Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen positiv wirkten. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,1 % (79,7 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging auf 9,2 Mrd. € (11,7 Mrd. €) zurück. Die Bruttomarge belief sich auf 16,8 % (19,5 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns war im Zeitraum Januar bis März 2020 mit 0,9 Mrd. € um 3,0 Mrd. € geringer als im Vorjahr, in dem Sondereinflüsse aus der Dieselthematik das Ergebnis mit minus 1,0 Mrd. € belasteten. Die operative Umsatzrendite sank auf 1,6 % (6,4 %). Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie: Neben dem Absatzrückgang infolge des Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten.

Das Finanzergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf minus 0,2 Mrd. €. Auch hier hatte die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 einen insgesamt negativen Einfluss. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen bewertungsbedingt aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden deutlich ab, während das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursänderungen belastet wurde. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen lag deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem geringeren positiven Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die im gesamten ersten Quartal 2020 von Covid-19 betroffen waren.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging im Berichtszeitraum um 3,4 Mrd. € auf 0,7 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf 0,5 Mrd. € (3,1 Mrd. €).

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 Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 dargestellten Risikofelder ergaben sich bis zum Berichtszeitpunkt Veränderungen aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat der Volkswagen Konzern seinen Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 im April 2020 zurückgenommen, da die ursprünglichen Erwartungen nach Einschätzung des Volkswagen Vorstands nicht mehr erreicht werden können. Entsprechend hat auch die Porsche SE ihre Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern im Geschäftsjahr 2020 zurückgenommen. Das Risikofeld „Ergebnisbeitrag Volkswagen“ beschreibt das Risiko, dass das der Porsche SE im Rahmen der at Equity-Bewertung zugerechnete Ergebnis des Volkswagen Konzerns unterhalb der Erwartung zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses 2019 liegt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos hat sich entsprechend der erfolgten Kommunikation der Porsche SE und der Volkswagen AG erhöht, das Risikofeld rückt damit in die Risikokategorie „Hoch“.

Vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie hat die Volkswagen AG ihre ursprünglich für Mai 2020 geplante Hauptversammlung auf einen späteren Termin in diesem Jahr verschoben. Damit sind

auch Unsicherheiten in Bezug auf die mit der Hauptversammlung in Zusammenhang stehende Dividendenzahlung der Volkswagen AG verbunden. Das Risikofeld „Dividendenzufluss Volkswagen“ verbleibt weiterhin in der Risikokategorie „Mittel“.

Hinsichtlich der weiteren im Chancen- und Risikobericht des Porsche SE Konzerns im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 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

Es handelt sich im Folgenden um Textauszüge aus dem Prognose-, Risiko- und Chancenbericht im Zwischenbericht Januar bis März 2020 der Volkswagen AG.

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 bringt massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich. Dies ist auch verbunden mit Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten. Insbesondere sind die Folgen für

die weitere Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und der Weltwirtschaft insgesamt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich einschätzbar. Gleichwohl geht der Volkswagen Konzern von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlaufe des Jahres 2020 aus.

Von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sieht Volkswagen darüber hinaus vor allem beim Wiederaufbau der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit seiner Belegschaft. Der Volkswagen Konzern hat verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet weltweit an seinen Standorten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der Folge geht Volkswagen davon aus, dass die ursprünglichen Erwartungen an alle Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreicht werden.

Zudem wurde im Zwischenbericht des Volkswagen Konzerns der Stand der Rechtsrisiken auf Ebene des Volkswagen Konzerns aktualisiert. Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum

des Volkswagen Zwischenberichts gegenüber den Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ des zusammengefassten Konzernlageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2019 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 Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken werden darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Volkswagen geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl wird von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des Jahres 2020 ausgegangen.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 hat Volkswagen aufgrund der Covid-19-Pandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Covid-19-Pandemie. Insgesamt geht Volkswagen davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 % und 20 % unter dem des Vorjahres liegen wird. Dabei

unterstellt Volkswagen, dass es nach einem sehr starken Rückgang im zweiten Quartal wieder zu einer Erholung des Marktes im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres kommen wird.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnet Volkswagen Covid-19-bedingt für 2020 mit einer deutlich sinkenden Nachfrage.

Der Volkswagen Konzern erwartet für 2020, dass die Neuzulassungen sowohl von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t als auch von Bussen auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge massiv unter denen von 2019 liegen.

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen werden nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns auch im Jahr 2020 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Die Markenvielfalt des Volkswagen Konzerns, seine Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie seine Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts positioniert Volkswagen die Konzernmarken noch 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 Mehrmarkenkonzerne noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2020 in Folge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich zudem insbesondere aus der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Volkswagen erwartet, dass in Folge der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns und der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge wird mit einem gravierenden Rückgang gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwartet Volkswagen geschäftsmodellbedingt für das operative Ergebnis im Jahr 2020 geringere Einflüsse aus der Pandemie. Es wird allerdings mit einem operativen Ergebnis merklich unter dem Vorjahreswert gerechnet. Insgesamt erwartet der Volkswagen Konzern ein positives operatives Ergebnis im Jahr 2020.

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.

Unter den zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der Covid-19-Pandemie bestimmt sind, besteht eine außergewöhnliche Unsicherheit über die geschäftlichen Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns, die die Prognosefähigkeit auf Ebene des Porsche SE Konzerns wesentlich beeinträchtigt. Der Vorstand der Porsche SE kann daher zum jetzigen Zeitpunkt das Konzernergebnis nach Steuern nicht mit ausreichend verlässlicher Sicherheit prognostizieren. Der Porsche SE Konzern erwartet aber für das Geschäftsjahr 2020 ein positives Konzernergebnis nach Steuern.

Die bisherige Prognose zur Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns bleibt nach derzeitiger Einschätzung von dieser Entwicklung unberührt. Sie liegt – ohne Berücksichtigung weiterer Investitionen – in einem Korridor von 0,4 bis 0,9 Mrd. € zum 31. Dezember 2020.

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

10. August 2020

Halbjahresfinanzbericht 2020

10. November 2020

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2020

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-24420
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com