

PORSCHE SE

Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal

2021

1. Quartal 2021

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 2021 beschäftigte der Porsche SE Konzern 908 Mitarbeiter (916 Mitarbeiter).

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. 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. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern 100 % der Anteile an der PTV AG sowie Minderheitsbeteiligungen an fünf Technologieunternehmen in den USA und Israel.

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für den Erwerb von Beteiligungen sind der Bezug zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Voraussetzungen für eine Beteiligung der Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld, ein überdurchschnittliches Wachstumsprofil und ein mittel- bis langfristiges Profitabilitätspotential der Unternehmen.

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 2021.

Inhalt

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	6
Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	10
Geschäftsverlauf	12
Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	16
Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	22
Ausblick	23
Glossar	27

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Covid-19-Pandemie

Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China haben die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen geführt.

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.

Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im ersten Quartal 2021 auf 3,2 Mrd. € nach 0,4 Mrd. € im Vorjahreszeitraum, in dem die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zu erheblichen Beeinträchtigungen geführt hatten (siehe dazu auch das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“). In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2021 wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik erfasst.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich ebenfalls von ihren pandemiebedingten Wertverlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 57 % bzw. 82 % übertroffen.

Zum 31. März 2021 ergaben sich auf Grundlage der Ertragserwartungen sowie der Aktienkursentwicklung keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des at Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen aufgrund der Covid-19-Pandemie und/oder einem etwaigen weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik nicht auszuschließen.

Zudem können sich Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ wird verwiesen.

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 ab dem 2. Juni 2021 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. Neue wesentliche Entwicklungen haben sich in diesem Verfahren im Berichtszeitraum nicht ergeben. 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 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. 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. Nach vereinzelt Klagerücknahmen sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 913,4 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. In einem Großteil der beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren hatte die Klägerseite Befangenhheitsanträge gestellt. Soweit über diese Ablehnungsgesuche entschieden wurde, sind sie zurückgewiesen worden. Zuletzt hat das Oberlandesgericht Stuttgart in zahlreichen Verfahren die sofortigen Beschwerden der dortigen Kläger gegen die Zurückweisung ihrer Ablehnungsgesuche als unbegründet zurückgewiesen. Vor dem Landgericht Braunschweig sind nach einer teilweisen Klagerücknahme 30 Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 8,7 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 Berufungsinanz 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 Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen 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 am 22. Oktober 2020 einen Musterkläger bestimmt. Der Beginn der mündlichen Verhandlung ist für die zweite Jahreshälfte 2021 geplant.

Nach entsprechenden Aussetzungsbeschlüssen des Landgerichts Braunschweig und der Stuttgarter Gerichte ist die Porsche SE weitere Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat einen mittlerweile rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben

mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Der nächste Termin ist für den 8. Juni 2021 bestimmt.

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 wie auch im Hinblick auf den seitens der Porsche SE gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika abgegebenen Verjährungseinredeverzicht haben sich im Berichtszeitraum keine wesentlichen neuen Entwicklungen ergeben.

Das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der Marktmanipulation gegen die Herren Matthias Müller, Hans Dieter Pötsch und Prof. Dr. Martin Winterkorn sowie das Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE sind zwischenzeitlich eingestellt worden.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

Im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an.

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

CARIAD SE (ehemals Volkswagen car.SW Org Wolfsburg AG) und Microsoft haben im Februar 2021 den gemeinsamen Aufbau einer Automated Driving Platform bekannt gegeben. CARIAD SE (CARIAD) will damit die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen beschleunigen und weiter ausbauen. Volkswagen und Microsoft arbeiten bereits seit 2018 in einer strategischen Partnerschaft an der Entstehung der Volkswagen Automotive Cloud, die zukünftig die Bereitstellung und den Betrieb digitaler Dienste und Mobilitätsangebote der Fahrzeugflotte im Volkswagen Konzern ermöglichen soll. Mit der von beiden Unternehmen gemeinsam aufgebauten cloud-basierten Automated Driving Platform, die Microsoft Azure Cloud- und Datendienste nutzt, will

CARIAD Fahrassistenzsysteme und automatisierte Fahr- und Parkfunktionen im Pkw für die Konzernmarken noch effizienter entwickeln. Mithilfe der Volkswagen Automotive Cloud sollen diese Funktionen für die gesamte Fahrzeugflotte getestet, bereitgestellt und betrieben werden.

Im Februar 2021 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zugestimmt, dass mit Rimac Automobili d.o.o., Zagreb/Kroatien Vereinbarungen über die Errichtung eines Joint Ventures getroffen werden können. Die Zustimmung wurde vorbehaltlich weiterer Verhandlungen, beendeter Durchföhrung der Anhörung des Betriebsrats der Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und abschließender Entscheidung des Vorstands der Volkswagen AG, erteilt. Kernstück des Gemeinschaftsunternehmens soll ein gemeinsames Produktportfolio mit dem Ziel, der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs elektrisch betriebener Luxus-Hypersportwagen sein. Volkswagen plant, seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in die neue Joint-Venture-Struktur einzubringen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird nicht vor dem dritten Quartal 2021 gerechnet.

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen,

Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen (SITECH). An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50 % halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen at Equity bilanzieren. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

Übernahme von Navistar

Im November 2020 gaben die TRATON SE (TRATON) und die Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Demnach erwirbt TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindlichen Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 US\$ pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. US\$). Zum 31. Dezember 2020 hielt TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,7 % an Navistar. Die Aktionäre von Navistar haben der Übernahme durch TRATON auf ihrer Jahreshauptversammlung am 2. März 2021 zugestimmt. Die Transaktion steht

noch unter dem Vorbehalt regulatorischer Genehmigungen. Der Vollzug der Transaktion, durch die TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar wird, ist weiterhin für Mitte 2021 angestrebt.

Aufsichtsrat macht Schadensersatzansprüche geltend

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands.

Darüber hinaus werden Schadensersatzansprüche gegenüber einzelnen ehemaligen Vorstandsmitgliedern der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG erhoben. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

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 und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen setzten sich im Berichtszeitraum fort. Zugleich begann in vielen Ländern die Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung. Im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnete die Weltwirtschaft insgesamt ein positives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts entsprach bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften etwa dem negativen Wert des ersten Quartals 2020, während sie bei den Schwellenländern weit darüber lag. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum unter anderem davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren

Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit hielten weiterhin an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Das Zinsniveau blieb vergleichsweise niedrig. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an. Die Währungen wesentlicher Schwellenländer waren in den ersten drei Monaten 2021 im Vergleich zum Vorjahr gegenüber dem Euro verhältnismäßig schwach. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis März 2021 war die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahresquartals insgesamt signifikant angestiegen (plus 19,7 %). Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl im Frühjahr 2020 als auch 2021 regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie uneinheitlich aus. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichnete der Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik. Im Vergleich dazu war die Steigerung in Nordamerika, Nahost und Afrika sowie vor allem Westeuropa und Südamerika geringer. Einbußen verzeichneten die Gesamtmärkte in Zentral- und Osteuropa. Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2021 signifikant über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Wert der Vergleichsperiode. Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete weiterhin pandemiebedingt einen deutlichen Rückgang.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Monaten 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis März 2021 weltweit 2,4 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 21,2 % oder 0,4 Mio. Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem die Nachfrage von der Covid-19-Pandemie und den weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung erheblich beeinträchtigt war. Sowohl

die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen über den jeweiligen Vorjahreswerten.

Bei der Entwicklung der Auslieferungen an Kunden des Bereichs Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zeigten sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – teilweise erhebliche Unterschiede in einzelnen Ländern bzw. Regionen. Daneben zeigten Versorgungsengpässe bei Halbleitern regional erste Auswirkungen auf die Verkaufszahlen. Mit Ausnahme von SEAT konnten alle Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte übertreffen. In nahezu allen Regionen konnte eine gegenüber dem Vorjahr höhere Nachfrage registriert werden. Positiv entwickelten sich auch die Verkäufe des Volkswagen Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferte Volkswagen im ersten Quartal dieses Jahres 60 Tsd. voll-elektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 78,4 % mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns stieg in einem signifikant wachsenden Weltgesamtmarkt auf 12,4 % (12,2 %).

In den ersten drei Monaten 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 31,1 % mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge

der Covid-19-Pandemie noch verstärkte. Insgesamt lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal dieses Jahres 60 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden aus.

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

	2021	2020	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	1.007.249	1.012.573	-0,5
Nordamerika	219.043	188.633	16,1
Südamerika	140.093	126.976	10,3
Asien-Pazifik	1.065.490	677.799	57,2
Weltweit	2.431.875	2.005.981	21,2
nach Marken			
Volkswagen Pkw	1.360.059	1.091.444	24,6
Audi	462.828	352.993	31,1
ŠKODA	249.553	232.885	7,2
SEAT	125.536	130.316	-3,7
Bentley	3.358	2.395	40,2
Lamborghini	2.422	1.944	24,6
Porsche	71.986	53.125	35,5
Bugatti	21	20	5,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	95.797	94.869	1,0
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	2.371.560	1.959.991	21,0
Scania	23.033	18.184	26,7
MAN	37.282	27.806	34,1
Nutzfahrzeuge gesamt	60.315	45.990	31,1

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 2021 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 20,5 % auf 2,3 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Der Auslandsabsatz erhöhte sich gegenüber dem Zeitraum Januar bis März 2020 um 24,9 % auf 2,1 Mio. Fahrzeuge. Der Nachfrageanstieg resultierte vor allem aus dem chinesischen Markt, der im Vorjahreszeitraum besonders von Verkaufsrückgängen ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie betroffen war. Dagegen fiel der Absatz im Inland gegenüber dem Vorjahreswert um 5,5 %. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,5 % (14,6 %).

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 2,3 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 16,1 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch im ersten Quartal 2021 waren Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, und Produktionseinschränkungen zu verzeichnen.

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 31. März 2021 unter dem Stand zum Jahresende 2020 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im ersten Quartal 2021 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt, die Nachfrage war unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft nahm um 1,9 % auf weltweit 2,1 Mio. Kontrakte zu. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ging im Berichtszeitraum auf 35,2 % (39,9 %) zurück, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional stiegen. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. März 2021 auf 24,1 Mio. (24,1 Mio.) Einheiten.

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 2021 bzw. zum 31. März 2021 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2020 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2020 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ beinhaltet im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inklusive der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie den Minderheitsbeteiligungen an Technologieunternehmen. 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 2021 auf 995 Mio. € (99 Mio. €). Davon entfielen 999 Mio. € (104 Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 4 Mio. € (minus 5 Mio. €) unter Berücksichtigung von Fortführungseffekten aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 2 Mio. € (minus 2 Mio. €).

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - März 2021	Jan. - März 2020
Umsatzerlöse	24	26
Materialaufwand	-3	-4
Personalaufwand	-21	-21
Abschreibungen	-5	-5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-8	-9
Übrige Ergebnisbestandteile	1	2
At Equity-Ergebnis	1.003	108
Finanzergebnis	0	-3
Ergebnis vor Steuern	992	93
Ertragsteuern	3	6
Ergebnis nach Steuern	995	99

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	PSE Konzern	
	Jan. - März 2021	Jan. - März 2020
Ergebnis nach Steuern	995	99
Sonstiges Ergebnis	1.323	662
Gesamtergebnis	2.318	761

Das sonstige Ergebnis in Höhe von 1,3 Mrd. € (0,7 Mrd. €) enthält im Wesentlichen aus der at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte, die versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 0,9 Mrd. € (1,1 Mrd. €), die Währungsumrechnung in Höhe von 0,4 Mrd. € (minus 0,5 Mrd. €) sowie die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften in Höhe von minus 0,3 Mrd. € (0,1 Mrd. €) betreffen.

Ertragslage des Segments PSE

Das Ergebnis nach Steuern des Segments PSE war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 1.003 Mio. € (108 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 1.018 Mio. € (126 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 15 Mio. € (minus 18 Mio. €) enthalten. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses ist auf die positive Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns zurückzuführen (siehe dazu den folgenden Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Der Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Segment PSE lagen mit 3 Mio. € bzw. 4 Mio. € auf Vorjahresniveau. Das Finanzergebnis in Höhe von 0 Mio. € (minus 3 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen sich ausgleichende Effekte aus Zinsaufwendungen für erwartete

Steuernachzahlungen sowie aus der Fair Value-Bewertung von Finanzinstrumenten. Der Vorjahreswert enthielt 2 Mio. € Verluste aus der Veräußerung von Finanzinstrumenten.

Ertragslage des Segments ITS

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 24 Mio. € (26 Mio. €), die im Wesentlichen aus dem Verkauf von Softwareprodukten (Lizenzverkäufe und Abonnements), Wartungsleistungen sowie dem Projektgeschäft resultierten. Die Abschreibungen betragen 5 Mio. € (5 Mio. €) und beinhalten insbesondere die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven bei den immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 3 Mio. € (3 Mio. €). Durch Kostenmaßnahmen konnten die übrigen Aufwendungen reduziert und somit ein gegenüber dem Vorjahreszeitraum gleichbleibendes Segmentergebnis vor Steuern in Höhe von minus 5 Mio. € erreicht werden.

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 – reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 zum Quartalsende auf 558 Mio. € (563 Mio. €).

Die Mittelabflüsse resultieren insbesondere aus operativen Holdingaufwendungen des Segments PSE. Gegenläufig wirkten sich Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft des Segments ITS aus.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich um 2,3 Mrd. € auf 38,6 Mrd. € zum Quartalsende.

Verkürzte Konzernbilanz

Mio. €	PSE Konzern	
	31.03.2021	31.12.2020
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	223	227
At Equity bewertete Anteile	37.606	35.259
Sonstige langfristige Vermögenswerte	83	127
Langfristige Vermögenswerte	37.913	35.614
Wertpapiere	138	143
Termingeldanlagen	185	197
Flüssige Mittel	271	259
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	86	37
Kurzfristige Vermögenswerte	681	637
	38.594	36.250
Passiva		
Eigenkapital	38.263	35.946
Finanzschulden	23	23
Passive latente Steuern	113	100
Sonstige langfristige Schulden	74	77
Langfristige Schulden	211	200
Finanzschulden	14	14
Sonstige kurzfristige Schulden	105	91
Kurzfristige Schulden	120	105
	38.594	36.250

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 37,9 Mrd. € (35,6 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 2,3 Mrd. € auf 37,6 Mrd. € erhöhte. Neben dem positiven at Equity-Ergebnis wirkten sich insbesondere die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungseffekte der Pensionsrückstellungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns buchwerterhöhend aus.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 223 Mio. € (227 Mio. €) enthalten zum 31. März 2021 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, Software und Marke.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 31. März 2021 auf insgesamt 38,3 Mrd. € (35,9 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,1 % im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2020 nahezu konstant.


Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal 2021. Es ist zu beachten,

dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE im Wege der at Equity-Bilanzierung in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Zudem sind sonstige 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, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2021 – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – auf 62,4 Mrd. €; das waren 13,3 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz, positiven Mixeffekten und einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Währungskursentwicklung hatte einen negativen Einfluss. Im Ausland erzielte der Konzern 82,2 % (80,1 %) seiner Umsatzerlöse. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) erhöhte sich auf 12,3 Mrd. € (9,2 Mrd. €); die Bruttomarge lag bei 19,8 % (16,8 %).

Mit 4,8 Mrd. € übertraf das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns in den ersten drei Monaten 2021 den Vorjahreswert um 3,9 Mrd. €; die operative Umsatzrendite stieg auf 7,7 % (1,6 %). Gründe waren Verbesserungen im Volumen, im Mix und in der Preispositionierung sowie positive Effekte aus der Bewertung bestimmter Derivate außerhalb des



Hedge Accountings. Im Bereich Nutzfahrzeuge waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von minus 0,4 Mrd. € zu erfassen.

Das Finanzergebnis lag mit minus 0,3 Mrd. € (minus 0,2 Mrd. €) unter dem Wert des Vorjahres. Die hierin enthaltenen Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Schulden nahmen aufgrund geänderter Zinssätze zu. Zudem waren negative Effekte aus der Bewertung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape im übrigen Finanzergebnis enthalten. Positiv wirkte das gegenüber Vorjahr verbesserte Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen: die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen waren bereits im ersten Quartal 2020 von der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen. Im Vorjahr war zudem das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursveränderungen infolge der Covid-19-Pandemie belastet.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Mrd. € auf 4,5 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 2,9 Mrd. € auf 3,4 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 Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2020 dargestellten Risikofelder und deren Risikoeinschätzungen ergaben sich 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 2021 der Volkswagen AG.

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2021 hat Volkswagen die Prognose für das Jahr 2021 für die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns auf 5,5 bis 7,0 % und des Bereichs Pkw auf 5,5 bis 7,5 %, sowie für den Netto-Cashflow und die Netto-Liquidität angehoben.

In der gesamten Industrie hat sich das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen in Bezug

auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten nach Einschätzung von Volkswagen verschärft.

Zudem wurde im Zwischenbericht des Volkswagen Konzerns der Stand der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik 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 2020 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Volkswagen sieht sich auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. 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 seiner 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.

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Zudem beruhen die Planungen auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns, sodass die Auswirkungen organisatorischer Veränderungen, wie der Erwerb weiterer Anteile durch die

TRATON SE an Navistar, in der Prognose nicht berücksichtigt sind.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen deutlich über dem Vorjahr liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten, der Absicherung der Lieferketten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Volkswagen erwartet, dass die Umsatzerlöse des Konzerns und der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns wird im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,5 und 7,0 %, für den Bereich Pkw zwischen 5,5 und 7,5 % gerechnet. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird einschließlich der Restrukturierungsmaßnahmen von einer operativen Umsatzrendite von rund 3 % ausgegangen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen bei moderat über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

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 und des Volkswagen Konzerns. Effekte aus etwaigen

zukünftigen Investitionen und Desinvestitionen des Porsche SE Konzerns oder aus zukünftigen organisatorischen Veränderungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns werden nicht berücksichtigt. Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die Covid-19-Pandemie sowie möglicher Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieselmaterie geht der Porsche SE Konzern für das Geschäftsjahr 2021 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 2,6 Mrd. € und 4,1 Mrd. € aus.

Zum 31. März 2021 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 558 Mio. €. Zum 31. Dezember 2021 wird unverändert eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen und Desinvestitionen voraussichtlich zwischen 0,4 Mrd. € und 0,9 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.

Dieselthematik

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 (NOx)-Emissionen festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA in einer „Notice of Violation“ zudem bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang wurden daraufhin in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet.

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

Termin wird noch bekannt gegeben:
Ordentliche Hauptversammlung

10. August 2021
Halbjahresfinanzbericht 2021

9. November 2021
Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2021

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