

PORSCHE SE

Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal

2021

Inhalt

Geschäftsentwicklung 5

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern	8
---	----------

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern	13
---	-----------

Geschäftsverlauf	14
-------------------------	-----------

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	19
--	-----------

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	24
--	-----------

Ausblick	26
-----------------	-----------

Glossar	29
----------------	-----------

Ausgewählte Finanzinformationen 31

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	33
--	-----------

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung	33
---	-----------

Konzernbilanz	34
----------------------	-----------

Konzern-Kapitalflussrechnung	36
-------------------------------------	-----------

Geschäftsentwicklung



3. 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 30. September 2021 beschäftigte der Porsche SE Konzern 888 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 Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Die Volkswagen AG hält als Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Über die Beteiligung an Volkswagen hinaus hält der Porsche SE Konzern zum 30. September 2021 100 % der Anteile an der PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe („PTV AG“ oder „PTV“), sowie Minderheitsbeteiligungen an sieben Technologieunternehmen in den USA, Israel und Deutschland.

Die Investitionsstrategie der Porsche SE zielt auf die nachhaltige Wertschaffung für ihre Aktionäre. Diese orientiert sich an der Wertsteigerung des verwalteten Vermögens sowie an den Dividendenausschüttungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in zwei Kategorien unterteilt. Zu der ersten Kategorie zählt die langfristige Kernbeteiligung an der Volkswagen AG. Zu der zweiten Kategorie zählen Portfoliobeteiligungen, die von der Porsche SE in der Regel auf Zeit gehalten werden. Solche Beteiligungen zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotential während der Halteperiode aus. In beiden Investmentkategorien liegt der Sektorfokus auf der Mobilitäts- und Industrietechnologie.

Die vorliegende Konzernquartalsmitteilung der Porsche SE bezieht sich auf den Geschäftsverlauf und dessen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2021.

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.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Im Folgenden werden die wesentlichen Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern dargestellt. Die Erläuterungen beziehen sich auf Ereignisse und Entwicklungen im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2021, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2

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.

Das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen setzte sich zunächst auch im Jahr 2021 vielerorts fort. Das dritte Quartal 2021 war in den meisten Regionen der Welt dagegen von einer rückläufigen Entwicklung der Neuinfektionen geprägt. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück, wenngleich die Covid-19-Pandemie noch nicht überwunden ist.

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 in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2021 auf 10,9 Mrd. € nach 1,4 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Von Januar bis September 2021 ergaben sich im operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von 0,2 Mrd. € (0,7 Mrd. €) im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken. Des Weiteren hatten die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung sowie Versorgungsengpässe bei Halbleitern zu Beeinträchtigungen geführt (siehe dazu auch das Kapitel „Geschäftsverlauf“ sowie die „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich ebenfalls von ihren pandemiebedingten Verlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 27 % bzw. 58 % übertroffen.

Zum 30. September 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 Dieseldisussion nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus 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“ des zusammengefassten Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2020 wird verwiesen.

Weiterentwicklung der PTV AG

Im Oktober 2021 haben Bridgepoint Advisers Limited („Bridgepoint“), London/Großbritannien, und die Porsche SE eine Partnerschaft zur Weiterentwicklung der PTV AG geschlossen. In diesem Zusammenhang wird die Private-Equity-Gesellschaft mit 60 % an der PTV beteiligt sein, während die Porsche SE weiterhin einen maßgeblichen Anteil von 40 % am Unternehmen halten wird. In der Folge wird die Porsche SE die PTV als assoziiertes Unternehmen at Equity bilanzieren. Durch die Partnerschaft mit Bridgepoint sieht die Porsche SE ein deutlich erhöhtes Wertentwicklungspotential bei der PTV und wird durch den bei ihr verbleibenden Unternehmensanteil signifikant daran partizipieren. Es ist geplant, die Transaktion nach Einholung aller regulatorischen Genehmigungen voraussichtlich Ende 2021 / Anfang 2022 abzuschließen. Zum 30. September 2021 wird die PTV als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifiziert (siehe dazu auch das Kapitel „Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“).

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

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen Entwicklungen, die sich im Berichtszeitraum in diesen Verfahren 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 1. Dezember 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 verstorbene, 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 Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik 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 Dieselthematik 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 Teilabweisungen als unzulässig und vereinzelt Klagerücknahmen sind die Klagen, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 789,5 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. 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 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. In einem weiteren Berufungsverfahren vor dem Oberlandesgericht Stuttgart wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 124 Mio. € (zzgl. Zinsen). 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 erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 28. Juli 2021 statt. Die mündliche Verhandlung soll am 9. und 10. November 2021 fortgesetzt werden.

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. Februar 2022 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 im Zusammenhang mit dem eingestellten Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation gegen (frühere) Vorstandsmitglieder eingeleitete Bußgeldverfahren gemäß §§ 30, 130 OWiG gegen die Porsche SE ist zwischenzeitlich eingestellt worden.

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik haben Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere



Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG und andere beim Supreme Court of the State of New York, County of New York eingereicht. Die Kläger behaupten, Aktionäre der Volkswagen AG zu sein, und machen vermeintliche Ansprüche der Volkswagen AG für diese geltend. Die Klage stützt sich unter anderem auf eine vermeintliche Verletzung von nach deutschem Recht (insbesondere nach dem AktG und Deutschem Corporate Governance Kodex) angeblich gegenüber der Volkswagen AG bestehenden Pflichten. Die Kläger beantragen unter anderem die Feststellung, dass die Beklagten ihre jeweiligen Pflichten gegenüber der Volkswagen AG verletzt haben, sowie der Volkswagen AG den Ersatz des ihr durch die angebliche Pflichtverletzung angeblich entstandenen Schadens (zzgl. Zinsen) zuzusprechen. Im September 2021 haben die Parteien einen vom Gericht zu genehmigenden Antrag eingereicht, wonach die Zustellung im Namen bestimmter Beklagter, einschließlich der Porsche SE, akzeptiert wird, sämtliche sog. Discovery-Verfahren ausgesetzt werden und ein Zeitplan für den Antrag auf Klageabweisung bestimmt wird.

Statusverfahren betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche SE

Beim Landgericht Stuttgart wurde ein sogenanntes Statusverfahren gegen die Porsche SE anhängig gemacht. Der Antragsteller hat sinngemäß beantragt festzustellen, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE je zur Hälfte aus Anteilseignervertretern und aus Arbeitnehmervertretern zusammengesetzt ist. Die Porsche SE hält diesen Antrag für unzulässig und unbegründet.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2021 ergaben sich im Volkswagen Konzern folgende wesentliche Ereignisse und Entwicklungen:

Covid-19-Pandemie / Versorgungsengpässe

Im Laufe der ersten neun Monate 2021 flachte das Infektionsgeschehen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote ab. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Auf Ebene des Volkswagen Konzerns waren zum 30. September 2021 keine wesentlichen Wertberichtigungen aufgrund der Covid-19-Pandemie vorzunehmen.

In der gesamten Industrie haben sich Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Auch beim Volkswagen Konzern hatte dies Auswirkungen auf die Produktion. 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

Anfang Juli 2021 unterzeichnete die TRATON GROUP gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group eine Absichtserklärung über den Aufbau und den Betrieb eines öffentlichen Hochleistungs-Ladenetzes für batterieelektrische schwere

Fernverkehr-Lkw und Reisebusse in Europa. Ziel ist der Aufbau und die Beschleunigung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Die Vereinbarung bildet die Basis für ein geplantes Joint Venture, das von den drei Parteien zu gleichen Teilen gehalten werden soll.

Im Juli 2021 gab Volkswagen die Gründung eines gemeinsamen Joint Ventures mit TraceTronic, einem Anbieter von Lösungen für das Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware, bekannt. Volkswagen und TraceTronic halten jeweils 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen neocx, welches eine sogenannte Continuous Integration/Continuous Testing (CI/CT) Factory aufbauen soll. Dabei handelt es sich um eine Plattform, die leistungsstarke Werkzeuge für das hochautomatisierte Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware und vernetzten Diensten bündelt. Zukünftig soll die CI/CT Factory die Test- und Integrationslandschaft im Volkswagen Konzern harmonisieren.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Europe B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Sollte das Angebot angenommen werden, würde das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen. Im September 2021 reichte das Konsortium das Übernahmeangebot bei der französischen Aufsichtsbehörde ein. Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen beginnt die Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können.

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 Entwicklungen

Die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen setzten sich in den ersten drei Quartalen 2021 in unterschiedlichen Ausprägungen fort. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem negativen Wert der Vergleichsperiode 2020. 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, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Von Januar bis September 2021 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahreszeitraums insgesamt deutlich angestiegen (plus 13,1 %). Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl in den ersten neun Monaten 2020 als auch 2021 regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Dabei haben sich im Jahresverlauf außerdem Versorgungsengpässe bei Halbleitern und eine daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Südamerika, Afrika und Nahost. Die Steigerungen in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika sowie Asien-Pazifik lagen etwa auf dem weltweiten Durchschnitt, in Westeuropa war der Zuwachs dagegen geringer.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2021 merklich über dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

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 stark über dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten neun Monaten 2021 insgesamt ein merkliches Wachstum gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

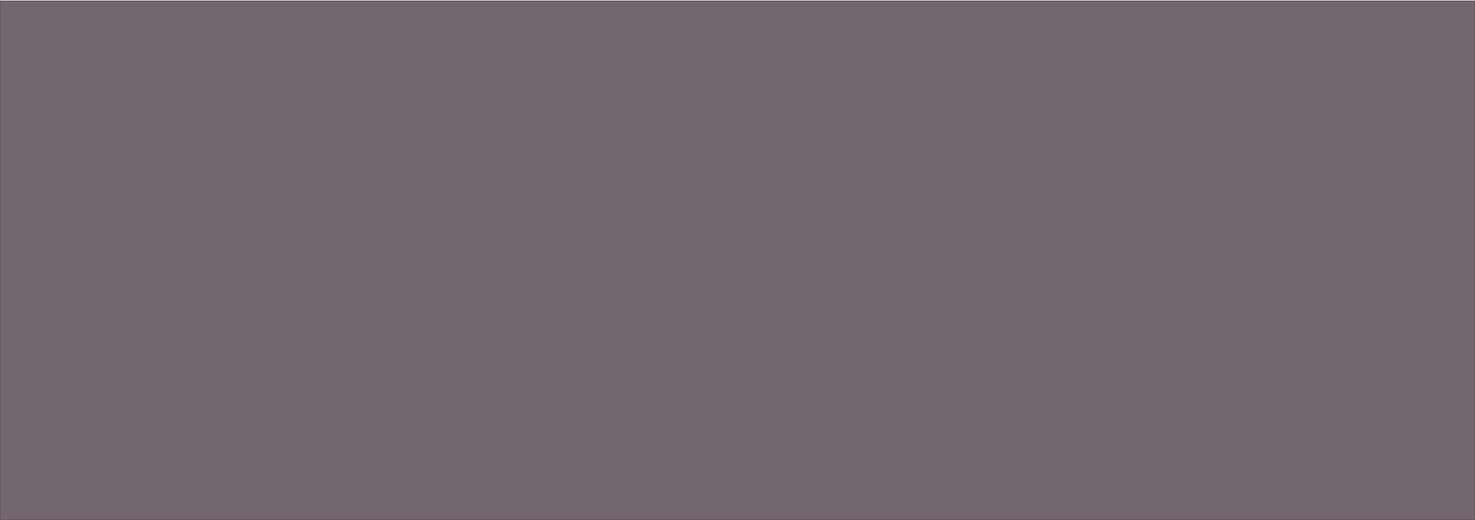
Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des

Halbleitermangels in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Von Januar bis September 2021 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 7,0 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 6,9 % 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 signifikant 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 zeigte sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen eine unterschiedlich ausgeprägte Dynamik. Zudem führten Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen besonders ab dem dritten Quartal 2021 mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Mit Ausnahme von ŠKODA und Bugatti konnten alle Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte übertreffen. In nahezu allen Regionen registrierte Volkswagen eine gegenüber dem Vorjahr höhere Nachfrage.



Positiv entwickelten sich insbesondere die Verkäufe des Volkswagen Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres 293 Tsd. vollelektrische Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 170 Tsd. Einheiten mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch die Plug-in-Hybridmodelle des Volkswagen Konzerns waren mit 246 Tsd. verkauften Einheiten (106 Tsd.) sehr beliebt bei den Kunden. Damit stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um mehr als das Doppelte und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 7,8 % (3,5 %).

Der Pkw-Marktanteil belief sich in einem deutlich wachsenden Weltgesamtmarkt auf 12,1 % (13,0 %).

Von Januar bis September 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 53,1 % 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 in den ersten neun Monaten dieses Jahres 195 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden aus.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis zum 30. September¹

	2021	2020	Veränderung %
Regionen			
Europa / Übrige Märkte	3.075.515	2.768.180	11,1
Nordamerika	703.608	548.986	28,2
Südamerika	392.019	334.659	17,1
Asien-Pazifik	2.780.347	2.852.814	-2,5
Weltweit	6.951.489	6.504.639	6,9
nach Marken			
Volkswagen Pkw	3.794.770	3.674.278	3,3
Audi	1.347.637	1.187.190	13,5
ŠKODA	700.735	721.884	-2,9
SEAT	391.298	316.904	23,5
Bentley	10.934	7.496	45,9
Lamborghini	6.902	5.631	22,6
Porsche	217.198	191.547	13,4
Bugatti	58	58	0,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	286.533	271.987	5,3
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	6.756.065	6.376.975	5,9
Scania	67.235	47.735	40,9
MAN	114.115	79.929	42,8
Navistar	14.074		
Nutzfahrzeuge gesamt	195.424	127.664	53,1

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Absatz, Produktion und Lagerbestände im Volkswagen Konzern

In den ersten neun Monaten 2021 erhöhte sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ gegenüber dem Vorjahreswert um 2,5 % auf 6,5 Mio. Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Navistar ist seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Der Auslandsabsatz stieg gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2020 um 3,1 % auf 5,7 Mio. Fahrzeuge. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage auf den weltweiten Märkten von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte.

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 6,1 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 0,1 % weniger 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 in den ersten neun Monaten dieses Jahres waren Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, und Produktionseinschränkungen zu verzeichnen. In den Konzernzahlen ist Navistar seit dem 1. Juli 2021 enthalten.

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 30. September 2021 unter dem Stand zum Jahresende 2020 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2021 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt, die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft nahm die Zahl der Neuverträge um 7,0 % auf weltweit 6,7 Mio. Kontrakte zu. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 36,1 % (36,2 %). Der Gesamtvertragsbestand lag Ende September 2021 bei 24,7 Mio. (24,1 Mio.) Einheiten.

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

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2021 bzw. zum 30. September 2021 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2020 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2020 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern hat bislang zwei Segmente unterschieden. 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“) umfasste die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung sowie das Verkehrsmanagement und beinhaltete ausschließlich die PTV Group. Aufgrund der Veräußerung von Anteilen an der PTV AG an Bridgepoint (siehe dazu das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“) wird das ITS Segment zum 30. September 2021 bei der Porsche SE als nicht fortgeführte Aktivität i.S.d. IFRS 5 klassifiziert. Infolgedessen wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Gesamtergebnisrechnung die vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Erträge und Aufwendungen bzw. in der Kapitalflussrechnung die Zahlungsflüsse sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum in gesonderten Positionen („aus

nicht fortgeführten Aktivitäten“) ausgewiesen. Zudem wurden in der Bilanz zum 30. September 2021 alle vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden in die Positionen „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ bzw. „mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden“ umgegliedert.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2021 auf 3.299 Mio. € (437 Mio. €¹). Davon entfielen 3.303 Mio. € (449 Mio. €¹) auf fortgeführte Aktivitäten und minus 5 Mio. € (minus 12 Mio. €) auf nicht fortgeführte Aktivitäten.

Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten war maßgeblich durch das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an Volkswagen in Höhe von 3.366 Mio. € (505 Mio. €¹) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 3.411 Mio. € (431 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 45 Mio. € (minus 52 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr war im at Equity-Ergebnis darüber hinaus ein Ertrag aus dem Erwerb weiterer Volkswagen Stammaktien in Höhe von 127 Mio. €¹ erfasst. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses ist auf die positive

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer innerhalb des letzten Geschäftsjahres erfolgten Änderung einer Kaufpreisallokation um 0,3 Mio. € angepasst.

Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns zurückzuführen, nachdem das Vorjahr durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie belastet war (siehe dazu den folgenden Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“).

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 24 Mio. € (minus 3 Mio. €) beinhaltet im Wesentlichen Effekte aus der Fair Value-Bewertung von Finanzinstrumenten sowie Aufwendungen aus erwarteten Steuerzinszahlungen für Vorjahre.

Das Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten enthält im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 81 Mio. € (75 Mio. €), sonstige Erträge in Höhe von 5 Mio. € (3 Mio. €), Aufwendungen in Höhe von 91 Mio. € (90 Mio. €), Finanzaufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €) sowie Steuererträge in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. €).

Das sonstige Ergebnis in Höhe von 2.130 Mio. € (minus 932 Mio. €) enthält im Wesentlichen aus der at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte, die insbesondere versicherungsmathematische Gewinne aus der Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.280 Mio. € (minus 457 Mio. €) sowie die Währungsumrechnung in Höhe von 666 Mio. € (minus 894 Mio. €) betreffen.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 736 Mio. € (25 Mio. €). Im Mittelzufluss des Berichtszeitraums ist insbesondere

die Dividende aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 756 Mio. € enthalten. Der Mittelzufluss des Vorjahres resultierte im Wesentlichen aus Ertragsteuererstattungen und hierauf entfallende Zinsen.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2021 ein Mittelzufluss in Höhe von 7 Mio. € (70 Mio. €). Dieser ist insbesondere auf Einzahlungen aus der bis September 2021 erfolgten, teilweisen Veräußerung von Anteilen an einer Beteiligung (AEVA) in Höhe von 51 Mio. € sowie aus Verkäufen von sonstigen Wertpapieren in Höhe von 33 Mio. € (99 Mio. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich Auszahlungen im Zusammenhang mit Beteiligungserwerben sowie der Teilnahme an Folgefinanzierungsrunden bei Beteiligungen in Höhe von insgesamt 22 Mio. € (2 Mio. €) sowie die Anlage von Termingeldern in Höhe von 53 Mio. € (Einzahlungen aus Termingeldern in Höhe von 56 Mio. €) aus. Im Vergleichszeitraum waren zudem Auszahlungen für die Erwerbe weiterer Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von 81 Mio. € enthalten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich in den ersten drei Quartalen 2021 insbesondere aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE ein Mittelabfluss in Höhe von insgesamt 679 Mio. € (3 Mio. €). Im Vergleichszeitraum waren die Dividendenzahlungen an die Aktionäre noch nicht erfolgt.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 unter Berücksichtigung des zum 30. September 2021 in Abzug gebrachten

Finanzmittelbestands aus nicht fortgeführten Aktivitäten auf 280 Mio. € (259 Mio. €).

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Finanzschulden – erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 auf 639 Mio. € (563 Mio. €).

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2021 gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 4,7 Mrd. € auf 41,0 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 40,0 Mrd. € (35,6 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 4,7 Mrd. € auf 40,0 Mrd. € erhöht hat. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 3.411 Mio. € auf das laufende at Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 45 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von 2.159 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge, die insbesondere aus positiven Effekten aus der Bewertung von Pensionen sowie aus der Währungsumrechnung auf Ebene des Volkswagen Konzerns resultieren, zurückzuführen. Gegenläufig führten zugerechnete Dividenden in Höhe von minus 756 Mio. € sowie erfolgsneutrale Anpassungen des Eigenkapitals auf Ebene des

Volkswagen Konzerns in Höhe von minus 64 Mio. € zu einer Verringerung des at Equity-Buchwertes.

Der Rückgang der langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte auf 42 Mio. € (88 Mio. €) ist im Wesentlichen auf die bis September 2021 erfolgte, teilweise Veräußerung von Anteilen an einer Beteiligung (AEVA) zurückzuführen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 974 Mio. € (637 Mio. €) setzen sich neben den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Die Umgliederung von vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Vermögenswerten in die Position „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ betrifft im Wesentlichen immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 217 Mio. €, Sachanlagen in Höhe von 32 Mio. €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 13 Mio. €, sonstige kurzfristige Vermögenswerte in Höhe von 12 Mio. € sowie flüssige Mittel in Höhe von 44 Mio. €.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 30. September 2021 auf insgesamt 40,6 Mrd. € (35,9 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote blieb mit 99,2 % im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2020 konstant.

Die Umgliederung der vormals dem ITS Segment zuzurechnenden Schulden in die Position „mit zu Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

verbundene Schulden“ betrifft im Wesentlichen langfristige Finanzschulden in Höhe von 21 Mio. €, kurzfristige Finanzschulden in Höhe von 14 Mio. €, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 47 Mio. € sowie passive latente Steuern in Höhe von 19 Mio. €.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns in den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 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.

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten 2021 – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz weiterhin anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – Umsatzerlöse in Höhe von 186,6 Mrd. €; ein Zuwachs um 20,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz, positiven Mixeffekten und einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Währungskursentwicklung hatte einen negativen Einfluss. Der Volkswagen Konzern erzielte 82,7 % (80,7 %)

seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) stieg auf 33,8 Mrd. € (23,3 Mrd. €). Die Bruttomarge belief sich auf 18,1 % (15,0 %).

Im Zeitraum Januar bis September 2021 lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen bei 14,2 Mrd. €; das waren 11,8 Mrd. € mehr als im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 7,6 % (1,5 %). Neben Verbesserungen im Volumen, im Mix und in der Preispositionierung führten positive Effekte aus der Bewertung bestimmter Derivate außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 1,8 Mrd. € (minus 0,6 Mrd. €) sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen dazu. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge in Höhe von 0,7 Mrd. € belasteten das Ergebnis. Hierin sind insbesondere Aufwendungen aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr enthalten.

Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik reduzierten das operative Ergebnis um minus 0,2 Mrd. € (minus 0,7 Mrd. €). Insgesamt wurde im Berichtszeitraum ein positives operatives Ergebnis in Höhe von 14,0 Mrd. € (1,7 Mrd. €) erzielt. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,5 % (1,1 %).

Das Finanzergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Mrd. € auf 0,3 Mrd. €. Im übrigen Finanzergebnis wirkten negative Effekte aus Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an

QuantumScape. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen war zudem geringer als im Vorjahreszeitraum. Dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen; auch hier spiegelt sich der Versorgungsengpass mit Halbleitern und das infolgedessen eingeschränkte Fahrzeugangebot wieder. Im Vorjahr belasteten Kursveränderungen das Wertpapier- und Fondsergebnis infolge der Covid-19-Pandemie.

Im Berichtszeitraum stieg das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 12,0 Mrd. € auf 14,2 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,6 Mrd. € auf 11,4 Mrd. €.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns

Im Zuge der mit Bridgepoint im Oktober 2021 beschlossenen Partnerschaft zur gemeinsamen Weiterentwicklung der PTV AG wird die Porsche SE künftig 40 % an dem gemeinsamen Unternehmen halten. Mit dem Abschluss der Transaktion werden sich die mit der Beteiligung verbundenen Risiken vor dem Hintergrund des geringeren wirtschaftlichen Anteils der Porsche SE entsprechend verringern.

Hinsichtlich der weiteren 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 wird im Folgenden im Wesentlichen auf Textauszüge aus dem Prognose-, Risiko- und Chancenbericht im Zwischenbericht Januar bis September 2021 der Volkswagen AG Bezug genommen.

In der gesamten Industrie hat sich das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen in Bezug auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten nach Einschätzung von Volkswagen verschärft.

Beeinträchtigungen hieraus ergeben sich für Volkswagen insbesondere seit dem zweiten Halbjahr, in deren Folge Volkswagen seine Prognose für die Auslieferungen an Kunden absenkt.

Die Prognose für die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw hat Volkswagen reduziert. Für das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns rechnet Volkswagen im Jahr 2021 jedoch weiterhin mit der zum Halbjahr angehobenen operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5 % für den Konzern sowie zwischen 6,0 und 8,0 % für den Bereich Pkw. Dies gilt aus Sicht von Volkswagen jeweils für das operative Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen.

Im Bereich Nutzfahrzeuge, zu dem seit dem 1. Juli 2021 auch Navistar gehört, hat Volkswagen die Prognose für Umsatzerlöse und operatives Ergebnis angepasst. Sie reflektiert aus Sicht von Volkswagen zum einen die positive Geschäftsentwicklung und zum anderen die Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus sowie die Effekte aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar.

Volkswagen hebt zudem bei spürbar steigenden Umsatzerlösen die Prognose für das operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen an.



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 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.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie und angesichts der verschlechterten

Angebotssituation infolge des Halbleitermangels – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres 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 des Bereichs Pkw im Jahr 2021 deutlich über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen wird im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5 %, für den Bereich Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen zwischen 6,0 und 8,0 % gerechnet. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird bei sehr stark steigenden Umsatzerlösen – einschließlich der Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus sowie den Effekten aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar – von einer operativen Umsatzrendite von rund 1,5 % ausgegangen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einer sehr starken Steigerung des operativen Ergebnisses gegenüber Vorjahr.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

Die nachfolgende Ergebnisprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen und Desinvestitionen werden mit Ausnahme der Veräußerung von Anteilen an der PTV (siehe dazu das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE

Konzern“) nicht berücksichtigt. Die Prognose berücksichtigt die Ergebnisse der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2021 sowie die Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung.

Am 29. Juli 2021 hat die Porsche SE ihre Prognose für das Konzernergebnis nach Steuern für das Geschäftsjahr 2021 angepasst. Die Porsche SE geht seither unverändert von einem Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,9 Mrd. € aus.

Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die Covid-19-Pandemie, operative Risiken, wie z. B. der Engpass an Halbleitern, sowie weitere mögliche Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik führen weiterhin zu erheblichen Einschränkungen der Prognosegenauigkeit.

Zum 30. September 2021 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 639 Mio. €. Zum 31. Dezember 2021 wird unverändert eine positive Nettoliquidität für den Porsche SE Konzern angestrebt, die sich ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen und Desinvestitionen, mit Ausnahme der beschriebenen PTV-Transaktion, 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.

Dieseldramatik

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. 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.

Ausgewählte Finanzinformationen



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 30. September 2021

Mio. €	Jan. - Sep. 2021	Jan. - Sep. 2020
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	3.365	496 ¹
Sonstige betriebliche Erträge	1	3
Personalaufwand	-11	-13
Abschreibungen	0	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29	-28
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.326	458¹
Finanzierungsaufwendungen	-4	-2
Übriges Finanzergebnis	-20	-1
Finanzergebnis	-24	-3
Ergebnis vor Steuern	3.302	455¹
Ertragsteuern	1	-6
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Aktivitäten	3.303	449¹
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-5	-12
Ergebnis nach Steuern	3.299	437¹

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 30. September 2021

Mio. €	Jan. - Sep. 2021	Jan. - Sep. 2020
Ergebnis nach Steuern	3.299	437¹
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.130	-932
Gesamtergebnis	5.428	-495¹
aus fortgeführten Aktivitäten	5.433	-483
aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-5	-11

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer innerhalb des letzten Geschäftsjahres erfolgten Änderung einer Kaufpreisallokation um 0,3 Mio. € angepasst.

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 30. September 2021

Mio. €	30.9.2021	31.12.2020
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	0	227
Sachanlagen	1	34
At Equity bewertete Anteile	39.964	35.259
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	42	88
Übrige Vermögenswerte	1	2
Aktive latente Steuern		3
Langfristige Vermögenswerte	40.008	35.614
Vorräte		5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1	4
Übrige Vermögenswerte	1	8
Ertragsteuerforderungen		2
Wertpapiere	110	143
Termingeldanlagen	250	197
Flüssige Mittel	280	259
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	332	
Kurzfristige Vermögenswerte	974	637
	40.981	36.250

Mio. €	30.9.2021	31.12.2020
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	306	306
Kapitalrücklage	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	38.950	36.330
Übrige Rücklagen (OCI)	-3.507	-5.576
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche SE	40.634	35.945
Anteile nicht beherrschender Anteilseigner	0	1
Eigenkapital	40.635	35.946
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	44	51
Sonstige Rückstellungen	25	25
Finanzschulden	0	23
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		0
Übrige Verbindlichkeiten		0
Passive latente Steuern	106	100
Langfristige Schulden	176	200
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	36	34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	5
Finanzschulden	0	14
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5	12
Übrige Verbindlichkeiten	6	37
Ertragsteuerverbindlichkeiten	4	1
Mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten verbundene Schulden	118	
Kurzfristige Schulden	171	105
	40.981	36.250

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE
vom 1. Januar bis zum 30. September 2021

Mio. €	Jan. - Sep. 2021	Jan. - Sep. 2020
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	3.299	437 ¹
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortgeführten Aktivitäten	5	12
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	-3.365	-496 ¹
Abschreibungen	0	1
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	0	
Zinsaufwand	5	2
Zinsertrag	0	-1
Ertragsteueraufwand/-ertrag	-1	6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	20	-1
Veränderung sonstiger Aktiva	-2	0
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	0
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	6	3
Veränderung sonstiger Passiva	-1	3
Erhaltene Dividenden	756	
Gezahlte Zinsen	0	-2
Erhaltene Zinsen	1	17
Gezahlte Ertragsteuern		0
Erhaltene Ertragsteuern		33
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	722	13
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	14	12
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	736	25
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen		0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen		-81
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-22	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf sonstiger Anteile an Unternehmen	51	
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	33	99
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-53	56
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	8	72
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-1	-2
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit	7	70

¹ Die Vorjahreswerte wurden aufgrund einer innerhalb des letzten Geschäftsjahres erfolgten Änderung einer Kaufpreisallokation um 0,3 Mio. € angepasst.

Mio. €	Jan. - Sep. 2021	Jan. - Sep. 2020
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	-675	0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden	0	0
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit aus fortgeführten Aktivitäten	-676	0
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-3	-3
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-679	-3
4. Finanzmittelbestand		
Finanzmittelbestand am 1.1.	259	353
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	64	92
Abzüglich Finanzmittelbestand aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-44	
Finanzmittelbestand am 30.9.	280	445

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