

PORSCHE SE

Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal

2024



INHALT

1

Geschäftsentwicklung

3

2

Ausgewählte Finanzinformationen

29

Geschäftsentwicklung

3

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen**5**

Geschäftsverlauf**13**

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**17**

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung**23**

Ausblick**24**

Glossar**28**

1. Quartal 2024

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) ist eine Holdinggesellschaft mit Beteiligungen in den Bereichen Mobilitäts- und Industrietechnologie. Ihre Geschäftstätigkeit umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen. Die Beteiligungen der Porsche SE werden in die beiden Kategorien „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“ unterteilt. Die Porsche SE hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Zudem hält sie eine direkte Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart („Porsche AG“). Diese langfristigen Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche AG bilden die Kategorie „Kernbeteiligungen“. Darüber hinaus hält der Porsche SE Konzern in der Kategorie „Portfoliobeteiligungen“ Minderheitsbeteiligungen an mehr als zehn Technologieunternehmen in Nordamerika, Europa und Israel. Zudem werden dieser Kategorie Beteiligungen an Private Equity und Venture Capital Fonds zugeordnet. Portfoliobeteiligungen werden in der Regel auf Zeit gehalten und zeichnen sich typischerweise durch ein hohes Wachstums- und Wertsteigerungspotenzial während der Halteperiode aus.

Die Porsche SE 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 2024 beschäftigte der Porsche SE Konzern 42 Mitarbeiter (42 Mitarbeiter).

Zum Porsche SE Konzern gehören per 31. März 2024 die vollkonsolidierten Tochterunternehmen Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Zweite Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Dritte Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Vierte Beteiligung GmbH, Stuttgart, Porsche Fünfte Beteiligung GmbH, Stuttgart, und Porsche Sechste Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, der Porsche AG, der European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg/Luxemburg („ETS“), der INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), der Isar Aerospace SE, Ottobrunn („Isar Aerospace“) sowie der Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg („Incharge Capital Partners“), werden als assoziierte Unternehmen in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

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 2024, soweit im Folgenden nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Alle Beträge und Prozentangaben sind kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Angabe von Nullwerten erfolgt bei Beträgen kleiner 0,5 Mio. €. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Incharge Fund I

Die Porsche SE hat im März 2024 bekannt gegeben, dass sie zusammen mit der Beteiligungsgesellschaft DTCP einen Venture Capital Fonds mit dem Investitionsfokus auf Softwareunternehmen in den Bereichen Mobilität und Konnektivität auflegen wird. In diesem Zusammenhang hat sich die Porsche SE im März 2024 mit einem Anteil von 49 % an der Incharge Capital Partners beteiligt. Im April 2024 hat die Porsche SE Anteile mit einem Volumen von 100 Mio. € an der Incharge Fund I SCSp SICAV-RAIF, Luxemburg/Luxemburg („Incharge Fund I“) gezeichnet. Die Zeichnungssumme wird durch den Fonds voraussichtlich sukzessive über mehrere Jahre abgerufen. Incharge Capital Partners agiert dabei mittelbar als Berater des Incharge Fund I. Neben der Porsche SE beteiligen sich weitere Investoren an dem Fonds, darunter die Deutsche Telekom AG, Bonn. Die durch die Porsche SE gehaltenen Anteile an Gesellschaften im Zusammenhang mit diesem Fonds werden fortan nach der Equity-Methode in den IFRS-Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Zum 31. März 2024 ergaben sich aus der Transaktion keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns.

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 verminderte sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 auf 3,3 Mrd. € nach 4,2 Mrd. € im Vorjahreszeitraum. Für Erläuterungen zur Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern wird auf den Abschnitt „Geschäftsverlauf“ sowie auf den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Zum 31. März 2024 ergaben sich auf Grundlage der Ertragsprognosen keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG. Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung sind jedoch insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen zu Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf die Ausführungen im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf die At-Equity-Beteiligung an der Porsche AG

Die Porsche SE wird aufgrund ihres Kapitalanteils an der Porsche AG ebenfalls durch die Entwicklungen auf Ebene des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Das Konzernergebnis nach Steuern und Minderheiten des Porsche AG Konzerns verminderte sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 auf 0,9 Mrd. € nach 1,4 Mrd. € im Vorjahreszeitraum.

Zum 31. März 2024 ergaben sich auf Grundlage der Ertrags Erwartungen sowie der Aktienkursentwicklung keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG. Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung sind jedoch insbesondere bei etwaigen nachhaltigen Ergebnisrückgängen nicht auszuschließen. Zudem können sich hieraus Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Porsche AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Für Erläuterungen zu den Risiken im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Porsche AG wird auf die Ausführungen im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf die Ausführungen im zusammengefassten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2023 verwiesen.

Porsche SE begibt Anleihe

Die Porsche SE hat im April 2024 eine Anleihe im Volumen von 1,6 Mrd. € begeben. Die Anleihe umfasst zwei Tranchen mit Laufzeiten bis September 2029 und September 2032. Die fünfjährige Tranche im Volumen von 750 Mio. € ist mit einem Kupon von 3,750 %, die achtjährige Tranche im Volumen von 850 Mio. € ist mit einem Kupon von 4,125 %

ausgestattet. Die Anleihe war mehrfach überzeichnet. Die aufgenommenen Mittel wurden in Höhe von 600 Mio. € zur teilweisen Tilgung der bestehenden Bankenfinanzierung verwendet. Zudem dienen die Mittel zum Aufbau strategischer Liquidität für potenzielle Beteiligungserwerbe.

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

Die Porsche SE ist an verschiedenen Rechtsstreitigkeiten beteiligt. Nachfolgend wird der aktuelle Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten dargestellt, wobei sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 keine wesentlichen Veränderungen ergeben haben. Der Porsche SE liegen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer vom Geschäftsbericht 2023 abweichenden Bewertung der rechtlichen Risiken führen würden.

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

Beim Oberlandesgericht Celle war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitetes Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („KapMuG“) gegen die Porsche SE anhängig. Das Verfahren betraf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Aufbaus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil wurden 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. Mit Beschluss vom 30. September 2022 hat das Oberlandesgericht Celle sämtliche von der Klägerseite beantragten Feststellungen zurückgewiesen bzw. für gegenstandslos erklärt. Das Oberlandesgericht Celle begründet seine Entscheidung damit, dass eine Haftung der Porsche SE unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt in Betracht komme und der gegensätzliche Vortrag der Klägerseite bereits unschlüssig sei. Die Porsche SE sieht sich durch die Entscheidung in ihrer Rechtsauffassung bestätigt, wonach die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet sind. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist noch nicht rechtskräftig. Die Klägerseite hat gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt.

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 im Hinblick auf das KapMuG-Verfahren vor dem Bundesgerichtshof ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,8 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 und sieht sich in dieser Rechtsauffassung durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 30. September 2022 bestätigt.

Die Porsche SE und zwei Gesellschaften eines Investmentfonds streiten seit dem Jahr 2012 über das Bestehen angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US\$ und haben wechselseitig Klagen in Deutschland und England eingereicht. Das englische Verfahren wurde am 6. März 2013 auf beiderseitigen Parteienantrag ausgesetzt, bis in dem beim Landgericht Stuttgart begonnenen Verfahren rechtskräftig über die Frage entschieden wurde, welches Gericht das zuerst angerufene Gericht ist. Eine rechtskräftige Entscheidung zu dieser Frage steht noch aus. Derzeit ist das Verfahren beim Oberlandesgericht Stuttgart anhängig. Am 21. Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart beschlossen, Zeugen im Wege eines Rechtshilfeersuchens im Vereinigten Königreich vernommen zu lassen. Am 11. Mai 2023 wurde einer der Zeugen vom Oxford County Court vernommen. Der weitere Zeuge hat sich gegenüber dem High Court auf ein Zeugnisverweigerungsrecht nach deutschem Recht berufen. Über das Bestehen des Zeugnisverweigerungsrechts wird das Oberlandesgericht Stuttgart befinden. Erst danach und wenn das Oberlandesgericht Stuttgart festgestellt hat, dass ein Zeugnisverweigerungsrecht nicht besteht, kann der weitere Zeuge vor den englischen Gerichten vernommen werden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik sind gegen die Porsche SE Klageverfahren am Landgericht Stuttgart, am Oberlandesgericht Stuttgart sowie am Landgericht Braunschweig mit einem Gesamtvolumen von rund 929 Mio. € (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 209 Klagen rechthängig. Die in erster Instanz anhängigen Klagen sind, soweit beziffert, auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 797 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Vor dem Landgericht Braunschweig sind, nachdem mehrere Klagen hin- und her verwiesen worden sind, nunmehr elf Schadensersatzklagen mit einem Klagevolumen (nach derzeitiger Einschätzung der zum Teil unklaren Klageanträge) von rund 3,1 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE anhängig. Erinstanzliche Verfahren, mit einem Gesamtvolumen von rund 80,9 Mio. € (zzgl. Zinsen), sind derzeit ausgesetzt, wobei der größere Teil der ausgesetzten Verfahren im Hinblick auf ein mittlerweile beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt ist. Die Porsche SE hält die vor dem Landgericht Stuttgart gegen sie anhängigen Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls aber für unbegründet. Die vor dem Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE anhängigen Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet.

Vor dem Oberlandesgericht Stuttgart sind zwei weitere Verfahren, in denen insgesamt weitere rund 129 Mio. € (zzgl. Zinsen) Schadensersatz geltend gemacht wurden, in der Berufungsinstanz anhängig. In einem der in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren, in dem rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen)

Schadensersatz geltend gemacht worden sind, hatte das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 der Klage in Höhe von rund 3,2 Mio. € (zzgl. Zinsen) stattgegeben und die Klage im Übrigen abgewiesen. Die Porsche SE und die Klägerseite haben Berufung eingelegt. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich auf ein beim Bundesgerichtshof anhängiges KapMuG-Verfahren ausgesetzt. In dem weiteren, teilweise in der Berufungsinstanz befindlichen Verfahren wenden sich Kläger dagegen, dass das Landgericht Stuttgart ihre Klagen am 26. August 2021 als unzulässig abgewiesen hat. Der Streitwert beläuft sich auf rund 123 Mio. € (zzgl. Zinsen). Die Porsche SE hält auch diese, vor dem Oberlandesgericht Stuttgart anhängigen Klagen teilweise für unzulässig, jedenfalls für unbegründet.

Beim Oberlandesgericht Stuttgart war ein durch Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 28. Februar 2017 eingeleitetes KapMuG-Verfahren anhängig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat am 22. Oktober 2020 eine Musterklägerin bestimmt. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Stuttgart stattgefunden. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat das Musterverfahren um weitere Feststellungsziele erweitert. Im Termin zur mündlichen Verhandlung am 7. Dezember 2022 hat das Oberlandesgericht Stuttgart zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE als Zeugen vernommen. Beide Zeugen bekundeten jeweils, erstmals im September 2015 durch die Berichterstattung in der Presse von der Dieselthematik erfahren zu haben. Mit Musterentscheid vom 29. März 2023 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Feststellung getroffen, dass im Grundsatz eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht der Porsche SE auch für Vorgänge bei der Volkswagen AG bestehen kann. Für eine Ad-hoc-Veröffentlichungspflicht sei Voraussetzung, dass ein Mitglied

des Vorstands der Porsche SE entweder von der angeblichen Insiderinformation Kenntnis hat oder dass der Vorstand der Porsche SE eine Verkehrspflicht verletzt hat, dafür zu sorgen, dass ihn Insiderinformationen erreichen können. Bei konkretem Anlass bestehe eine Pflicht des Vorstands, gezielt nachzufragen. Hinsichtlich einer Kenntnis oder Verletzung einer Verkehrspflicht seien die Kläger darlegungs- und beweisbelastet. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ferner entschieden, dass etwaiges Wissen von Organmitgliedern der Volkswagen AG, die auch Organmitglieder der Porsche SE sind, über geheimhaltungsbedürftige Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Zudem hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass etwaiges Wissen von Personen unterhalb der Ebene des Vorstands der Volkswagen AG über Vorgänge bei der Volkswagen AG der Porsche SE nicht zugerechnet werden kann. Schließlich hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, dass die damaligen Vorstandsmitglieder der Porsche SE, Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter, keine Kenntnis von der Dieseldiagnostik hatten und ihre fehlende Kenntnis auch nicht auf grober Fahrlässigkeit beruhte. Die von der Klägerseite gegen die Porsche SE begehrten Feststellungen hat das Gericht daher ganz überwiegend nicht getroffen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des derzeitigen Stands des Prozessstoffs in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle Anlegerklagen gegen die Porsche SE in den ausgesetzten Ausgangsverfahren abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde eingelegt.

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 rechtskräftigen Teilmusterentscheid zu Zuständigkeitsfragen erlassen. Es haben mehrere Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig stattgefunden. Am 7. Juli 2023 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss erlassen und die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden angeordnet. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der (fehlenden) Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG bzw. einzelner ihrer Vorstandsmitglieder oder einzelner Mitglieder ihrer Ad-hoc-Clearingstelle über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteneinrichtungen in Fahrzeuge der Volkswagen AG. Zudem soll zu Vorstellungen der ad-hoc-verantwortlichen Personen der Volkswagen AG über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen Beweis erhoben werden. Die Vernehmungen begannen im Herbst 2023 und werden fortgesetzt.

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.

Im Zusammenhang mit der Dieselmaterie haben zwei Kläger im April 2021 eine sog. Derivative Action gegen die Porsche SE, gegenwärtige und frühere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG, gegenwärtige und frühere Führungskräfte der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften, vier Tochtergesellschaften 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 Aktiengesetz („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.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Kooperationen und Beteiligungen

Im Februar 2024 haben Volkswagen und XPeng Inc., Kaimaninseln („XPeng“), in China einen Rahmenvertrag über die Zusammenarbeit bei Plattform und Software geschlossen und damit einen wichtigen Meilenstein in dieser strategischen Partnerschaft erreicht, die im Juli 2023 bekannt gegeben wurde. Im Mittelpunkt des Vertrags steht die gemeinsame Entwicklung von zwei vollelektrischen Mittelklassefahrzeugen der Marke Volkswagen Pkw, beginnend mit einem SUV. Die beiden gemeinsam zu entwickelnden Modelle sollen mit modernster Soft- und Hardware ausgestattet sein und chinesischen Kunden ein intuitives, vernetztes, digitales Erlebnis sowie automatisierte Fahrfunktionen bieten. Sie sollen 2026 auf den Markt kommen.

Der Volkswagen Konzern und die indische Mahindra & Mahindra Ltd., Mumbai/Indien („Mahindra“), unterzeichneten im Februar 2024 den ersten Vertrag über die Lieferung von Komponenten des Modulare E-Antriebs-Baukastens („MEB“) des Volkswagen Konzerns für die von Mahindra eigens entwickelte Elektroplattform INGLO. Der Liefervertrag sieht die Lieferung von unter anderem Einheitszellen, dem Kernelement der Batteriestrategie von Volkswagen, vor und wird ein Gesamtvolumen von 50 GWh sowie eine Laufzeit von mehreren Jahren haben. Mit dem Abkommen soll unter anderem die Elektromobilität auf dem indischen Automobilmarkt gestärkt werden.

Im März 2024 gaben der Volkswagen Konzern und die israelische Gesellschaft Mobileye Vision Technologies Ltd., Jerusalem/Israel, bekannt, ihre bereits seit Jahren bestehende Zusammenarbeit beim automatisierten Fahren zu vertiefen. Gemeinsam sollen binnen weniger Jahre Level-4-fähige Fahrzeuge für Personen- und Gütertransporte realisiert werden. Außerdem sollen neue automatisierte Fahrerassistenzfunktionen bei mehreren Konzernmarken zügig in Serie gebracht werden. Dazu gehören fortschrittliche Assistenzsysteme für den Autobahn- und Stadtverkehr: neben dem selbstständigen Überholen in zugelassenen Bereichen mehrspuriger Straßen auch das automatische Halten an Ampeln und Stoppschildern sowie die Unterstützung im Kreuzungs- und Kreisverkehr.

Grundsteinlegung für die Scout-Produktion

Bei der Scout Motors Inc., Arlington Virginia/USA („Scout Motors“), startete im Februar 2024 der Bau des neuen Produktionszentrums in Blythewood im US-Bundesstaat South Carolina. Auf dem strategisch günstig in der Nähe von mehreren Großstädten gelegenen Gelände soll bis Ende 2026 die Fahrzeugproduktion beginnen. Die Kapazität ist auf bis zu 200.000 Fahrzeuge pro Jahr ausgelegt. Scout Motors wurde gegründet, um vollelektrische Pick-up Trucks und robuste SUV herzustellen, die den Charakter des ursprünglichen Nutzfahrzeugs der US-Traditionsmarke Scout in die heutige Zeit übertragen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Im Geschäftsjahr 2023 wurden ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. Zum 31. März 2024 wurde auf Ebene des Volkswagen Konzerns kein weiterer Wertminderungsbedarf identifiziert.

Im vierten Quartal 2022 wurde von Volkswagen beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss in 2023 erwartet wurde, jedoch aufgrund einer zum 31. Dezember 2023 noch ausstehenden Genehmigung seitens der russischen Behörden nicht

abgeschlossen werden konnte. Im Geschäftsjahr 2023 wurden in diesem Zusammenhang auf Ebene des Volkswagen Konzerns Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst. Die Gesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland wurden am 18. Januar 2024 veräußert. Aus der Entkonsolidierung der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, auf Ebene des Volkswagen Konzerns ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €. Die Erteilung der ausstehenden Genehmigung und somit der Abschluss des Veräußerungsvorhabens für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland wird für das erste Halbjahr 2024 erwartet. Im Geschäftsjahr 2024 wurde für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland ein weiterer Wertminderungsbedarf in Höhe von 16 Mio. € auf Ebene des Volkswagen Konzerns erfasst.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden auf Ebene des Volkswagen Konzerns gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich von seinen Kernbeteiligungen, insbesondere 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 Abschnitte „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen Einflussgrößen auf die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns, welche die Entwicklung des Porsche AG Konzerns einschließen.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Im ersten Quartal des Jahres 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Erholungskurs mit einer ähnlichen Dynamik wie im Vorjahr. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer anhaltend restriktiven Geldpolitik wichtiger Zentralbanken dämpften vielerorts die Konjunkturentwicklung.

Entwicklung der Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen spürbar über dem Niveau des Vergleichswertes von 2023. Dabei entwickelten sich die größten Pkw-Märkte weitgehend positiv. Die Versorgungslage bei Vorprodukten

normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen aufgrund niedrigerer Preise und gestiegener Verkaufshilfen verbesserte sich vielerorts.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2024 auf dem Niveau des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Die 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 spürbar unter dem Wert der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte ebenfalls spürbar unter dem Vorjahresniveau. Dies lag an einem vergleichsweise schwachen Jahresstart unter anderem in den südamerikanischen Märkten, die im ersten Quartal des Vorjahres noch von einem positiven Sondereffekt durch vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit einer neuen Emissionsnorm profitiert hatten.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten drei Monaten 2024 spürbar unter dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres.

Entwicklung der Märkte für Power Engineering

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die Geschäftsverläufe in den jeweiligen Märkten meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt blieb im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Der Markt für Energieerzeugung war – insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Regularien bezüglich Investitionen auch im ersten Quartal 2024 von Zurückhaltung geprägt. Der Markt für Turbomaschinen blieb im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahr auf dem gleichen Niveau.

Entwicklung der Märkte für Finanzdienstleistungen

Im ersten Quartal 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt. Das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge lag aufgrund niedrigerer Auslieferungen an Kunden leicht unter dem Vorjahresquartal.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Im ersten Quartal 2024 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2,1 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,1 % oder 63,7 Tsd. Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während im Bereich Pkw die Verkaufszahlen das Vorjahresniveau übertrafen, lagen sie im Bereich Nutzfahrzeuge unterhalb des Vergleichswerts.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg von Januar bis März 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 % auf 2,0 Mio. Einheiten an. Mit

Ausnahme von Audi, Bentley und Porsche lieferten alle Marken des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen in der Region Westeuropa in der Größenordnung des Vorjahres lagen, verzeichnete der Volkswagen Konzern in allen anderen Vertriebsregionen der Welt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

Die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns war insbesondere durch die allgemeine Kaufzurückhaltung der Kunden beeinträchtigt: Weltweit lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres 136,4 Tsd. vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 4,6 Tsd. Einheiten bzw. 3,3 % weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns lag bei 6,5 % (6,9 %). Die Auslieferungen der Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 71,4 Tsd. Einheiten (plus 27,5 %). Damit erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 5,5 %; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 9,9 % (9,7 %).

Der Pkw-Marktanteil lag in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,4 % (10,6 %).

Von Januar bis März 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 4,1 % weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als im Vergleichszeitraum. Insgesamt lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal des Jahres 81,1 Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden aus.

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

	2024	2023	Veränderung %
Regionen			
Europa / Übrige Märkte	993.935	991.055	0,3
Nordamerika	227.052	216.753	4,8
Südamerika	118.522	103.630	14,4
Asien-Pazifik	764.839	729.237	4,9
Weltweit	2.104.348	2.040.675	3,1
nach Marken			
Volkswagen Pkw	1.079.689	1.021.537	5,7
ŠKODA	220.473	209.553	5,2
SEAT/CUPRA	138.550	125.217	10,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	104.799	97.189	7,8
Audi	396.912	415.684	-4,5
Lamborghini	2.630	2.623	0,3
Bentley	2.506	3.517	-28,7
Porsche	77.640	80.767	-3,9
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesamt	2.023.199	1.956.087	3,4
Scania	26.433	22.626	16,8
MAN	23.909	27.266	-12,3
Navistar	19.280	22.548	-14,5
Volkswagen Truck & Bus	11.527	12.148	-5,1
Nutzfahrzeuge gesamt	81.149	84.588	-4,1

¹ Inklusiv der at Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Absatz, Produktion und Lagerbestand im Volkswagen Konzern

Im Berichtszeitraum sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation¹ um 2,0 % auf 2,1 Mio. Einheiten (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China), was unter anderem auf die hohen Absatzvolumina zum Jahresende 2023 zurückzuführen war. Im Ausland nahm das Absatzvolumen um 2,2 % auf 1,8 Mio. Fahrzeuge ab. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere China, Brasilien und Großbritannien. Demgegenüber wurden vor allem in den USA weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland reduzierte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 1,1 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns erhöhte sich auf 13,7 % (13,6 %).

Im ersten Quartal 2024 lag die Fertigung des Volkswagen Konzerns mit 2,3 Mio. Fahrzeugen (einschließlich der at Equity einbezogenen Gesellschaften in China) auf dem Vorjahresniveau (minus 0,3 %). Im Inland sank die Fertigung um 16,9 % auf 0,5 Mio. Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns nahm auf 20,2 % (24,2 %) ab.

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Volkswagen Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag Ende März 2024 über dem Stand zum Jahresende 2023 und über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Die Produkte und Services des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis März 2024 beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 16,3 % auf weltweit 2,6 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtszeitraum in den Märkten des Volkswagen Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 34,6 % (34,5 %). Der Gesamtvertragsbestand lag am 31. März 2024 mit 27,1 Mio. Einheiten um 3,8 % unter dem angepassten Wert vom Vorjahresende.

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

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 2024 bzw. zum 31. März 2024 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnisgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2023 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2023 als Vergleichsgröße herangezogen.

Der Porsche SE Konzern unterscheidet auf Basis der Investitionsstrategie die beiden Segmente „Kernbeteiligungen“ und „Portfoliobeteiligungen“. Der Porsche SE Holdingbetrieb, der die Zentralfunktionen der Porsche SE einschließlich der Holding-Finanzierung umfasst, wird dem Bereich „Kernbeteiligungen“ für Steuerzwecke vollständig zugerechnet. Transaktionen zwischen den Segmenten, das heißt insbesondere konzerninterne Finanzierungsvorgänge, unterliegen keiner gesonderten Steuerung und werden daher eliminiert, so dass stets konsolidierte Werte für Steuerzwecke betrachtet werden.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 auf 1.068 Mio. € (1.265 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern entfällt wiederum in Höhe von 1.064 Mio. € (1.268 Mio. €) auf das Segment Kernbeteiligungen und in Höhe von 4 Mio. € (minus 3 Mio. €) auf das Segment Portfoliobeteiligungen.

Das sonstige Ergebnis des Porsche SE Konzerns in Höhe von 371 Mio. € (minus 269 Mio. €) umfasst im Wesentlichen aus der At-Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG resultierende Effekte. Auf Ebene der Porsche SE sind im sonstigen Ergebnis Effekte aus der Bewertung von durch die Porsche SE abgeschlossenen Zinssicherungsinstrumenten im Rahmen des Hedge-Accounting in Höhe von 21 Mio. € (minus 24 Mio. €) nach Berücksichtigung latenter Steuern enthalten.

Konzern-Gewinn und Verlustrechnung der Porsche SE nach Segmenten

Mio. €	Kern- beteiligungen	Portfolio- beteiligungen	Konzern Jan. – Mrz. 2024	Konzern Jan. – Mrz. 2023
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	1.132	-5	1.127	1.357
davon Volkswagen AG	1.011		1.011	1.336
davon Porsche AG	121		121	24
davon Portfoliobeteiligungen		-5	-5	-3
Erträge aus der Beteiligungsbewertung		8	8	1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung				-1
Beteiligungsergebnis	1.132	4	1.136	1.357
Sonstige betriebliche Erträge	0	0	0	0
Personalaufwand	-4		-4	-4
Abschreibungen	0		0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4	0	-4	-3
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.124	4	1.128	1.351
Finanzergebnis	-62		-62	-70
Ergebnis vor Steuern	1.062	4	1.066	1.281
Ertragsteuern	2	0	2	-15
Ergebnis nach Steuern	1.064	4	1.068	1.265
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	371	0	371	-269
Gesamtergebnis	1.435	4	1.439	997

Das Ergebnis nach Steuern im Segment Kernbeteiligungen war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen an Volkswagen in Höhe von 1.011 Mio. € (1.336 Mio. €) beeinflusst. Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokationen in Höhe von 1.042 Mio. € (1.344 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 32 Mio. € (minus 7 Mio. €) enthalten. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Volkswagen Konzerns wird zudem auf den Abschnitt „Ertragslage des Volkswagen Konzerns“ verwiesen.

Das At-Equity-Ergebnis aus der zweiten Kernbeteiligung, der Porsche AG, betrug im Berichtszeitraum 121 Mio. € (24 Mio. €). Hierin sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden At-Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation in Höhe von 116 Mio. € (176 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 6 Mio. € (minus 152 Mio. €) enthalten. Letztere beinhalten Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten in Höhe von minus 10 Mio. € (minus 183 Mio. €) sowie gegenläufige Anpassungen der übrigen Rücklagen (OCI) im Zusammenhang mit Cashflow Hedges in Höhe

von 16 Mio. € (31 Mio. €). Im Vorjahr waren insbesondere höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte mit kurzen Restnutzungsdauern enthalten. Bezüglich der Ergebnisentwicklung auf Ebene des Porsche AG Konzerns wird zudem auf den Abschnitt „Ertragslage des Porsche AG Konzerns“ verwiesen.

Das Finanzergebnis in Höhe von minus 62 Mio. € (minus 70 Mio. €) beinhaltet Finanzierungsaufwendungen in Höhe von minus 72 Mio. € (minus 73 Mio. €). Gegenläufig wirkte das übrige Finanzergebnis in Höhe von 10 Mio. € (3 Mio. €), welches insbesondere Zinserträge aus Festgeldanlagen enthält.

Das Ergebnis nach Steuern des Segments Portfolio-beteiligungen entspricht im Wesentlichen dessen Beteiligungsergebnis. Dieses enthält ein Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von minus 5 Mio. € (minus 3 Mio. €) sowie Erträge aus der Fair-Value-Bewertung von Portfoliounternehmen in Höhe von 8 Mio. € (1 Mio. €). Im Vergleichszeitraum waren zudem Aufwendungen in Höhe von 1 Mio. € aus der Fair-Value-Bewertung von Portfoliounternehmen enthalten.

Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Der Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 100 Mio. € (32 Mio. €) und war insbesondere durch gezahlte Zinsen einschließlich Transaktionskosten in Höhe von 104 Mio. € (74 Mio. €) im Zusammenhang mit dem aufgenommenen Fremdkapital bedingt. Zudem waren sowohl im Berichts- als auch im Vergleichszeitraum vor allem Mittelabflüsse für operative Holdingaufwendungen enthalten. Gegenläufig wirkten erhaltene Zinsen insbesondere aus Festgeldanlagen in Höhe

von 12 Mio. € (1 Mio. €). Im Vergleichszeitraum wirkten darüber hinaus insbesondere Mittelzuflüsse aus der Auflösung von Derivaten in Höhe von 32 Mio. € sowie aus der Vereinnahmung der Sonderdividende der Volkswagen AG in Höhe von 22 Mio. € positiv.

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 151 Mio. € (173 Mio. €). Dieser resultierte insbesondere aus der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 135 Mio. € (20 Mio. €) sowie aus Veränderungen der Geldanlagen in Termingelder in Höhe von 35 Mio. € (195 Mio. €). Gegenläufig wirkten sich insbesondere Auszahlungen für Investitionen in Portfoliobeteiligungen in Höhe von 19 Mio. € (42 Mio. €) aus. Diese betrafen im Berichtszeitraum neben der Teilnahme an einer Folgefinanzierungsrunde bei einer bestehenden Portfoliobeteiligung einen Kapitalabruf einer Fondsbeteiligung.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 auf 545 Mio. € (494 Mio. €).

Die Nettoverschuldung des Porsche SE Konzerns – das heißt die Finanzschulden vermindert um die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere – erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 auf 5.806 Mio. € (5.717 Mio. €).

Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2024 gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 1,4 Mrd. € auf 63,8 Mrd. €.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 62,9 Mrd. € (61,3 Mrd. €) betreffen im Wesentlichen die at Equity bewerteten

Anteile an den Kernbeteiligungen. Hierin enthalten ist insbesondere der At-Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 1,4 Mrd. € auf 52,1 Mrd. € erhöht hat. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 1.042 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis, in Höhe von minus 32 Mio. € auf Effekte aus der Fortführung aufgedeckter stiller Reserven und Lasten sowie in Höhe von 379 Mio. € auf im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge zurückzuführen. Daneben wirkten sich in Höhe von 17 Mio. € erfolgsneutrale Anpassungen des Eigenkapitals auf Ebene des Volkswagen Konzerns buchwerterhöhend aus.

Der At-Equity-Buchwert der Kernbeteiligung an der Porsche AG hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um 0,1 Mrd. € auf 10,5 Mrd. € erhöht. Die Erhöhung des Buchwerts ist in Höhe von 116 Mio. € auf das laufende At-Equity-Ergebnis und in Höhe von 6 Mio. € auf Fortführungseffekte aus der Kaufpreisallokation zurückzuführen (siehe dazu die Erläuterungen im Abschnitt „Ertragslage des Porsche SE Konzerns“). Im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwendungen und Erträge in Höhe von minus 24 Mio. € wirkten sich buchwertmindernd aus.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 141 Mio. € (103 Mio. €) beinhalten neben Anteilen an zum Fair Value bewerteten Portfoliobeteiligungen in Höhe von 125 Mio. € (98 Mio. €) zum Fair Value bewertete Zinssicherungsinstrumente in Höhe von 14 Mio. € (3 Mio. €), die vollständig in den Anwendungsbereich des Hedge-Accounting fallen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 906 Mio. € (1.030 Mio. €) setzen sich insbesondere aus flüssigen Mitteln, Termingeldanlagen und Wertpapieren zusammen.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich infolge des positiven Konzern-Gesamtergebnisses zum 31. März 2024 auf insgesamt 56,8 Mrd. € (55,3 Mrd. €). Die Eigenkapitalquote hat sich mit 89,0 % (88,7 %) im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2023 erhöht.

Die Zusammensetzung der langfristigen Finanzschulden in Höhe von 6,6 Mrd. € ist im Vergleich zum 31. Dezember 2023 im Wesentlichen unverändert.

Die langfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 19 Mio. € (43 Mio. €) betreffen ausschließlich zum Fair Value bewertete Zinssicherungsinstrumente, die vollständig in den Anwendungsbereich des Hedge-Accounting fallen.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns, soweit es auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, 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.

Im ersten Quartal 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 75,5 Mrd. € (76,2 Mrd. €). Der leichte Rückgang

resultierte im Wesentlichen aus dem gesunkenen Fahrzeugabsatz sowie negativen Mix- und Wechselkurseffekten, wohingegen sich die Umsatzerlöse im Konzernbereich Finanzdienstleistungen positiv entwickelten. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,3 % (81,5 %) seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis (Umsatzerlöse minus Kosten der Umsatzerlöse) nahm um 1,6 Mrd. € auf 13,5 Mrd. € ab. Die Bruttomarge lag bei 18,0 % (19,9 %).

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten drei Monaten 2024 auf 4,6 Mrd. € (5,7 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite betrug 6,1 % (7,5 %). Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer unvorteilhaften Absatz- und Mixentwicklung, höheren Vorleistungen für neue Produkte sowie gestiegenen Zinsaufwendungen im Volkswagen Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting belastete mit minus 0,4 Mrd. € (minus 1,3 Mrd. €) das operative Ergebnis weniger stark als im Vorjahreszeitraum.

Das Finanzergebnis lag mit 0,6 Mrd. € (0,7 Mrd. €) unter dem Wert des Vorjahres. Dem rückläufigen Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen standen positive Effekte im Zins- und übrigen Finanzergebnis gegenüber. Die Verbesserung im übrigen Finanzergebnis resultierte dabei insbesondere aus der positiven Entwicklung im Wertpapier- und Fondsergebnis im ersten Quartal 2024.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging im ersten Quartal 2024 um 1,3 Mrd. € auf 5,2 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mrd. € auf 3,7 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern und Minderheiten verminderte sich um 0,9 Mrd. € auf 3,3 Mrd. €.

Ertragslage des Porsche AG Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Porsche AG Konzerns im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024. Es ist zu beachten, dass sich das Ergebnis des Porsche AG Konzerns – neben der Berücksichtigung über 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 Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, in den nachfolgenden Ausführungen nicht berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern erzielte in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 Umsatzerlöse in Höhe von 9,0 Mrd. € (10,1 Mrd. €). Dies entspricht einem Rückgang von 10,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum und resultiert im Wesentlichen aus einem niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Produktmix- und Preiseffekten.

Die Kosten der Umsatzerlöse verringerten sich um 0,6 Mrd. € auf 6,7 Mrd. € (7,3 Mrd. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag mit 74,3 % (72,1 %) über dem Vorjahresniveau. Hintergrund dafür sind im Wesentlichen gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Anlaufkosten in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette.

Das Bruttoergebnis ist entsprechend mit 2,3 Mrd. € (2,8 Mrd. €) um 17,7 % gesunken. Somit lag die Bruttomarge bei 25,7 % (27,9 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 0,1 Mrd. € auf 0,7 Mrd. € an und sind in Relation zu den Umsatzerlösen auf 7,3 % (5,2 %) gestiegen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus gesteigerten Marketingaktivitäten. Die Verwaltungskosten sind von 509 Mio. € auf 462 Mio. € gesunken und lagen in Relation zu den Umsatzerlösen nahezu konstant bei 5,1 % (5,0 %).

Das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns verringerte sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 um 0,6 Mrd. € auf 1,3 Mrd. € (1,8 Mrd. €). Die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit bei 14,2 % (18,2 %).

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 ist das Finanzergebnis auf 50 Mio. € (146 Mio. €) gesunken. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus Bewertungseffekten auf die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, geänderten Zinssätzen zur Bewertung von Rückstellungen sowie Effekten aus der Fremdwährungsbewertung. Gegenläufige Effekte stellten die Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting dar.

Aufgrund des gesunkenen Ergebnisses vor Steuern im Vergleich zum Vorjahresquartal reduzierten sich auch die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag auf 0,4 Mrd. € (0,6 Mrd. €). Bewertungsunterschiede bei Beteiligungen führten dabei zu einem Anstieg der Steuerquote von 29,1 % auf 30,5 %. Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 0,5 Mrd. € auf 0,9 Mrd. € im aktuellen Berichtszeitraum.

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 2023 dargestellten Risikofelder und deren Risikoeinschätzungen ergeben sich die nachfolgend dargestellten Veränderungen.

Für das Risikofeld „Werthaltigkeit Porsche AG“ wird die Eintrittswahrscheinlichkeit für eine Wertminderung des Anteils an der Porsche AG nunmehr als unwahrscheinlich (bisher: mittlere Wahrscheinlichkeit) eingestuft, da die abgeleitete anteilige Marktkapitalisierung vor dem Hintergrund der positiven Aktienkursentwicklung auf Basis der volumengewichteten Durchschnittskurse nun oberhalb des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG lag. Auch auf Grundlage der Ertragsserwartungen ergaben sich zum 31. März 2024 keine Anhaltspunkte für einen Wertberichtigungsbedarf des At-Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Porsche AG.

Dividendenzahlungen der Volkswagen AG und der Porsche AG an die Porsche SE erfolgten im Geschäftsjahr 2023 ohne Abzug von Kapitalertragsteuer. Vor dem Hintergrund einer aktuellen Rechtsprechung ohne Bezug zur Porsche SE könnten diese Dividendeneinnahmen der Porsche SE künftig einem Kapitalertragsteuerabzug unterliegen. In diesem Falle wäre eine Rückerstattung bzw. Anrechnung der abgeführten Kapitalertragsteuer im Rahmen der Steuerveranlagung in einem Folgejahr zu erwarten. Mögliche Auswirkungen würden sich somit im Wesentlichen auf eine zeitliche Verschiebung von Zahlungseingängen beschränken. Dadurch könnte es zu Auswirkungen auf die erwartete

Bandbreite der Konzern-Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2024 und zu Zinsbelastungen kommen. Vor diesem Hintergrund werden die Risikofelder „Dividendenzufluss Volkswagen“ und „Dividendenzufluss Porsche AG“ nun mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit (bisher: unwahrscheinlich) eingestuft.

Zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten der Porsche SE und zur aktuellen Entwicklung wird auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung verwiesen.

Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns

Im Zwischenbericht Januar bis März 2024 des Volkswagen Konzerns wurde 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 2023 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Den Planungen von Volkswagen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe, wenngleich sinkende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Volkswagen rechnet jedoch im laufenden Jahr mit einem schrittweisen Absenken der Leitzinsen seitens der westlichen Zentralbanken und daraus folgend mit einem stützenden Effekt auf die Nachfrage insgesamt. Risiken sieht Volkswagen weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine positive Dynamik auf dem Niveau des Vorjahres aufweisen werden, während sich das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern leicht verringern wird.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

Volkswagen erwartet für den Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 % und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 % und 9,5 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering werden Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag erwartet. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnet Volkswagen mit 3 % bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Der Porsche AG Konzern sieht sich weiterhin mit einem gesamtwirtschaftlich herausfordernden Umfeld und diversen geopolitischen Spannungen und Konflikten konfrontiert. Ebenso stellen die zahlreichen Produkthanläufe sowie ein weiterhin hohes Kostenniveau weitere Herausforderungen dar. Gleichzeitig investiert der Porsche AG Konzern umfassend in seine Entwicklung und in Innovationen für die zukünftigen Produkte und Services.

Trotz der herausfordernden Gesamtsituation erwartet der Porsche AG Konzern für das Gesamtjahr 2024 unverändert eine operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 15 % bis 17 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 40 Mrd. € bis 42 Mrd. € enthalten.

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 dessen 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.

Zudem wird das Ergebnis des Porsche SE Konzerns von dem der Porsche SE zuzurechnenden At-Equity-Ergebnis und damit von der Ergebnissituation des Porsche AG Konzerns beeinflusst. Die Ergebnisprognose der Porsche SE berücksichtigt daher auch die Erwartungen des Porsche AG Konzerns zu seiner zukünftigen Entwicklung.

Die zukunftsbezogenen Aussagen der Prognose basieren in weiten Teilen auf Einschätzungen und Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns, die von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden können. Infolgedessen kann die tatsächliche Geschäftsentwicklung von den Erwartungen sowohl positiv als auch negativ abweichen. Risiken, die zu Abweichungen führen können, umfassen vor allem protektionistische Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet.

Daneben sind in der Prognose folgende Aspekte berücksichtigt: Die Porsche SE erwartet für das Geschäftsjahr 2024 im Segment Kernbeteiligungen Aufwendungen für den Holdingbetrieb in einem grundsätzlich vergleichbaren Umfang wie im Vorjahr bei leicht rückläufigen Finanzierungsaufwendungen. Zudem wird für das Segment Portfoliobeteiligungen – ohne Berücksichtigung von Marktwertänderungen – ein leicht negatives Beteiligungsergebnis auf dem Niveau des Vorjahres erwartet, welches im Wesentlichen dem Segmentergebnis nach Steuern entsprechen wird. In Bezug auf die Finanzlage rechnet die Porsche SE im Geschäftsjahr 2024 mit Dividendeneinnahmen in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. € und Dividendenausschüttungen an ihre Aktionäre in Höhe von insgesamt 783 Mio. €. Es wird zudem mit Investitionen in Portfoliobeteiligungen in einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geplant. Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche AG Konzerns zu deren künftiger Entwicklung geht die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2024 weiterhin

von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,8 Mrd. € und 5,8 Mrd. € aus. Entsprechendes gilt für das Ergebnis nach Steuern des Segments Kernbeteiligungen.

Zum 31. März 2024 weist der Porsche SE Konzern eine Nettoverschuldung in Höhe von 5,8 Mrd. € aus. Zum 31. Dezember 2024 wird weiterhin eine Nettoverschuldung für den Porsche SE Konzern erwartet, die sich voraussichtlich zwischen 5,0 Mrd. € und 5,5 Mrd. € bewegen wird.



Glossar

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Ausgewählte Finanzinformationen

29

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	30
Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung	30
Konzernbilanz	31
Konzern-Kapitalflussrechnung	32
Finanzkalender	33

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. März 2024

Mio. €	Jan. - Mrz. 2024	Jan. - Mrz. 2023
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	1.127	1.357
Erträge aus der Beteiligungsbewertung	8	1
Aufwendungen aus der Beteiligungsbewertung		-1
Beteiligungsergebnis	1.136	1.357
Sonstige betriebliche Erträge	0	0
Personalaufwand	-4	-4
Abschreibungen	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4	-3
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.128	1.351
Finanzierungsaufwendungen	-72	-73
Übriges Finanzergebnis	10	3
Finanzergebnis	-62	-70
Ergebnis vor Steuern	1.066	1.281
Ertragsteuern	2	-15
Ergebnis nach Steuern	1.068	1.265

Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. März 2024

Mio. €	Jan. - Mrz. 2024	Jan. - Mrz. 2023
Ergebnis nach Steuern	1.068	1.265
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	371	-269
Gesamtergebnis	1.439	997

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. März 2024

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Aktiva		
Immaterielle Vermögenswerte	0	0
Sachanlagen	1	1
At Equity bewertete Anteile	62.724	61.225
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	141	103
Übrige Vermögenswerte	0	0
Langfristige Vermögenswerte	62.866	61.329
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	12	19
Übrige Vermögenswerte	3	1
Ertragsteuerforderungen	3	3
Wertpapiere	149	283
Termingeldanlagen	195	230
Flüssige Mittel	545	494
Kurzfristige Vermögenswerte	906	1.030
	63.772	62.358
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	306	306
Kapitalrücklage	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	51.889	50.804
Übrige Rücklagen (OCI)	-298	-669
Eigenkapital	56.782	55.326
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	32	32
Sonstige Rückstellungen	24	24
Finanzschulden	6.619	6.616
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19	43
Übrige Verbindlichkeiten	1	1
Passive latente Steuern	191	178
Langfristige Schulden	6.885	6.895
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	16	18
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4	1
Finanzschulden	76	109
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1	1
Übrige Verbindlichkeiten	6	5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	3	3
Kurzfristige Schulden	105	137
	63.772	62.358

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis zum 31. März 2024

Mio. €	Jan. - Mrz. 2024	Jan. - Mrz. 2023
1. Laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	1.068	1.265
Beteiligungsergebnis	-1.136	-1.357
Abschreibungen	0	0
Zinsaufwand	72	73
Zinsertrag	-10	-3
Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-)	-2	15
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) und Erträge (-)	0	0
Veränderung sonstiger Aktiva	-1	-2
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	0
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2	-1
Veränderung sonstiger Passiva	3	-5
Erhaltene Dividenden		22
Erhaltene Zahlungen im Zusammenhang mit der Auflösung von Derivaten		32
Gezahlte Zinsen	-104	-74
Erhaltene Zinsen	12	1
Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-100	-32
2. Investitionsbereich		
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen	0	0
Auszahlungen für den Erwerb sonstiger Anteile an Unternehmen	-19	-42
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	135	20
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	35	195
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit	151	173
3. Finanzierungsbereich		
Auszahlungen an Aktionäre der Porsche SE	0	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden		2.726
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzschulden		-2.850
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	0	-124
4. Finanzmittelbestand		
Finanzmittelbestand am 1.1.	494	86
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	51	17
Finanzmittelbestand am 31.3.	545	103

Finanzkalender

11. Juni 2024

Ordentliche Hauptversammlung 2024

13. August 2024

Halbjahresfinanzbericht 2024

13. November 2024

Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2024

Rechtlicher Hinweis

Diese Konzernquartalsmitteilung enthält zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen basieren auf gegenwärtigen Annahmen und Einschätzungen der Porsche Automobil Holding SE oder aus Drittquellen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und auch andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse der Porsche Automobil Holding SE und des Porsche SE Konzerns von den hier gegebenen Einschätzungen (sowohl positiv als auch negativ) wesentlich abweichen. Die Porsche Automobil Holding SE kann keine Garantie dafür geben, dass die Erwartungen oder Ziele erreicht werden.

Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Dokument getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Diese Konzernquartalsmitteilung liegt auch in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Dieses Dokument wurde nur zu Informationszwecken erstellt und stellt somit weder eine Anlageberatung noch ein Angebot zum Kauf, Verkauf oder der Zeichnung von Wertpapieren irgendwelcher Art oder die Aufforderung zur Abgabe eines solchen Angebots dar.

Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-244 20
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com