PORSCHE SE

Zwischenmitteilung

1.1. – 9.11.

2015

1.1. – 9.11.

2015

1.1. – 9.11. 2015

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 2015 beschäftigte der Porsche SE Konzern 33 Mitarbeiter (31. Dezember 2014: 31 Mitarbeiter).

Die vorliegende Zwischenmitteilung der Porsche SE bezieht sich auf den Geschäftsverlauf und dessen Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015 und enthält Informationen über den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis zum 9. November 2015.

Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen Staaten: Volkswagen Pkw, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Scania und MAN.

Neben diesem Kerninvestment an der Volkswagen AG plant die Porsche SE, weitere strategische Beteiligungen zu erwerben. Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE für künftige Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends.

Die automobile Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien zur Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Zu den relevanten Makro-Trends zählen beispielsweise Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung, demographischer Wandel, Urbanisierung sowie die zunehmende Vernetzung in der automobilen Welt. Daraus abgeleitete branchenspezifische Trends sind unter anderem neue Werkstoffe und Antriebskonzepte, kürzere Produktlebenszyklen sowie steigende Kundenanforderungen an Sicherheit und Konnektivität.

Der Investitionsfokus der Porsche SE liegt daher auf Unternehmen, die diese Kriterien erfüllen und zum Ziel einer nachhaltigen Wertsteigerung beitragen. Neue Beteiligungsmöglichkeiten werden fortlaufend geprüft.

Inhalt

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 2015, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Personelle Änderungen

Die Porsche SE hat sich mit Prof. Dr. Martin Winterkorn darüber geeinigt, dass dieser seine Tätigkeit als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Porsche SE zum Ablauf des 31. Oktober 2015 beendet. Bereits am 25. September 2015 hatte Prof. Dr. Winterkorn in seiner Funktion als Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG die Verantwortung für die zuvor bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren („Dieselthematik“) übernommen und sein Amt niedergelegt.

Matthias Müller, Vorstand für Strategie und Unternehmensentwicklung bei der Porsche SE, wurde am 25. September 2015 vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit sofortiger Wirkung zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG berufen.

Hans Dieter Pötsch, Finanzvorstand der Porsche SE, wurde vom Aufsichtsrat mit Wirkung vom 1. November 2015 zum Nachfolger von Prof. Dr. Winterkorn im Amt des Vorstandsvorsitzenden der Porsche SE berufen. Herr Pötsch, der seit 2003 außerdem Finanzvorstand des Volkswagen Konzerns war, wurde bereits am 7. Oktober 2015 im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Am selben Tag wählte ihn der Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit sofortiger Wirkung zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Zum Nachfolger von Herrn Pötsch als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG berief der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ebenfalls am 7. Oktober 2015 Herrn Frank Witter, bisher Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG.

Veränderungen im Anteilsbesitz der Porsche SE an der Volkswagen AG

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG geeinigt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG steigt damit auf 52,2 % der Stammaktien. Der Anteil am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich im Erwerbszeitpunkt auf 32,4 %.

Durch die Ausgabe von Vorzugsaktien im Zusammenhang mit von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen bis zum 9. November 2015 reduzierte sich der Anteil der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG auf 30,8 %.

Auswirkungen der Dieselthematik auf die Porsche SE

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär von Entwicklungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns betroffen. Im Berichtszeitraum nahmen insbesondere Auswirkungen der Dieselthematik Einfluss auf die Entwicklung der Porsche SE. Zu Einzelheiten diesbezüglich

verweisen wir auf die Ausführungen zu den wichtigen Ereignissen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage, auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ sowie auf das Kapitel „Ausblick“.

Zudem ist im Rahmen der Aufarbeitung der Dieselthematik bei internen Untersuchungen der Volkswagen AG festgestellt worden, dass es bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typ-Zulassung von Fahrzeugen zu nicht erklärbaren Werten gekommen ist. Auf die Ausführungen hierzu in den wichtigen Ereignissen im Volkswagen Konzern wird verwiesen.

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

Die Porsche SE ist seit mehreren Jahren an verschiedenen Klageverfahren beteiligt. Nachfolgend werden die wesentlichen, den Berichtszeitraum betreffenden Entwicklungen in diesen Klageverfahren dargestellt:

Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation in Deutschland und in England

Ende des Jahres 2011 haben sechs Kläger aus angeblich eigenem Recht und ein Kläger aus angeblich abgetretenem Recht von sechs weiteren Anspruchstellern eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE erhoben, die derzeit beim Landgericht Hannover rechtshängig ist. Mit dieser Klage wurden zuletzt Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht. Am 14. Oktober 2014 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Hannover statt. In zwei weiteren mündlichen Verhandlungen am 6. und 7. Mai 2015 fand eine Beweisaufnahme in Form der Vernehmung von zwei Zeugen statt. Termine für die Fortsetzung der Beweisaufnahme und die Vernehmung weiterer Zeugen wurden noch nicht bestimmt. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche haben die vorbezeichneten Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE vor dem Landgericht Frankfurt am Main eingereicht. Die Porsche SE ist diesem Rechtsstreit auf Seiten der Aufsichtsratsmitglieder als Streithelferin beigetreten. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 30. April 2015 statt. Durch Zwischenurteil vom 21. Mai 2015 hat das Gericht sechs der sieben Kläger aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Am 30. April 2013 haben 25 Kläger Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Nach Klagerücknahme durch einen Kläger, Verschmelzung zweier anderer Kläger und teilweiser Korrektur der geltend gemachten Schadensersatzansprüche forderten die verbleibenden 23 Kläger im Verfahren vor dem Landgericht

Stuttgart insgesamt rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Mit Urteil vom 17. März 2014 hatte das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. 19 der insgesamt 23 Kläger hatten am 22. April 2014 gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt. Die vier Kläger, die keine Berufung eingelegt hatten, hatten Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 177 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht. Der im Berufungsverfahren geltend gemachte Streitwert belief sich somit auf rund 1,18 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufung mit Urteil vom 26. März 2015 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart damit bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart haben alle am Berufungsverfahren beteiligten 19 Kläger Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Über die Nichtzulassungsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet.

Ende 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 69 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angeblich Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 1,92 Mrd. € (zzgl. Zinsen) abgetreten haben sollen, zwei Klagen beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet jeweils, dass die vorbezeichneten Fonds, Versicherungen und sonstigen Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Stammaktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Derivatgeschäfte betreffend Volkswagen-Stammaktien eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung der Volkswagen-Stammaktie aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Klägerin hat in den mündlichen Verhandlungen vor dem Landgericht Braunschweig am 10. Dezember 2014 jeweils einen Musterverfahrensantrag nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt und hilfsweise Verweisung des Rechtsstreits beantragt. Mit Beschlüssen vom 4. März 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klagen aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Das Landgericht Hannover hat einen Termin zur Verhandlung über die KapMuG-Anträge für den 8. Dezember 2015 bestimmt. Die Porsche SE hält die KapMuG-Anträge für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Eine Privatperson hat im August 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage in Höhe von rund 1,3 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation gegen die Gesellschaft erhoben. Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Braunschweig wurde der Rechtsstreit auf Antrag des Klägers an die Kartellkammer des für Kartellsachen zuständigen Landgerichts Hannover verwiesen. Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 18. Februar 2015 einen Musterverfahrensantrag nach dem KapMuG gestellt. Das Landgericht Hannover hat einen Termin zur Verhandlung über den KapMuG-Antrag für den 8. Dezember 2015 bestimmt. Die Porsche SE hält den KapMuG-Antrag für unzulässig und den Anspruch für unbegründet.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Mio. € (zzgl. Zinsen) gegen die Porsche SE erhoben. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Mit Beschluss vom 10. Juni 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von der Klägerin geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Über den weiteren Fortgang des Verfahrens wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet.

Im Januar 2013 hat eine weitere Privatperson ihren zuvor durch Mahnbescheid geltend gemachten Schadensersatzanspruch wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von rund 130.000 € (zzgl. Zinsen) begründet und ist damit in das Streitverfahren eingetreten. Nach Verweisung wurde der Rechtsstreit beim Landgericht Braunschweig rechtshängig. Das Landgericht Braunschweig hat mit Urteil vom 30. Juli 2014 die Klage abgewiesen. Der Kläger hat Berufung eingelegt. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig wurde auf den 19. November 2015 bestimmt. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet.

Im März 2015 haben 32 Gesellschaften (Hedgefonds, Pensionsfonds und sonstige Investmentfonds) eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Die Kläger machen angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 507 Mio. € (zzgl. Zinsen) wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation geltend und haben einen Musterverfahrensantrag nach dem KapMuG gestellt. Mit Beschluss vom 10. Juni 2015 hat das Landgericht Braunschweig die Klage aufgrund von den Klägern geltend gemachter kartellrechtlicher Anspruchsgrundlagen an das Landgericht Hannover als Kartellgericht verwiesen. Das Landgericht Hannover hat einen Termin zur Verhandlung über den KapMuG-Antrag für den 8. Dezember 2015 bestimmt. Die Porsche SE hält den KapMuG-Antrag für unzulässig und die Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche eines Investmentfonds in Höhe von rund 195 Mio. US-$ eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht, und Klage vor einem englischen Gericht angedroht. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in 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. Das Landgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 24. Juli 2013 festgestellt, dass das

Landgericht Stuttgart das zuerst angerufene Gericht ist. Gegen diese Entscheidung des Landgerichts Stuttgart hat eine der Beklagten das Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde eingelegt. Mit Beschluss vom 28. November 2013 hat das Landgericht Stuttgart der Beschwerde nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorgelegt. Mit Beschluss vom 30. Januar 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die sofortige Beschwerde zurückgewiesen. Die Beklagte hat Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und unbegründet.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. April 2013 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl von fünf Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Der Aktionär hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Mit Urteil vom 8. Juli 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufung des Aktionärs zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Der Aktionär hat gegen die Entscheidung Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Derselbe Aktionär hat außerdem gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage sowie hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Die Klage richtet sich gegen die Beschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters. Ferner erhebt der Aktionär bezüglich des abgelehnten Abwahlantrags hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Der Termin zur mündlichen Verhandlung wurde vom 20. Oktober 2015 auf den 22. März 2016 verlegt. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Außerdem hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Mit dem Antrag wird Auskunft auf Fragen begehrt, die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 gestellt worden sind. Der Termin zur mündlichen Verhandlung wurde vom 20. Oktober 2015 auf den 22. März 2016 verlegt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Ermittlungs- und Strafverfahren

Im Dezember 2012 wurde gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart

erhoben. Den Angeklagten wird vorgeworfen, in fünf von ihnen im Zeitraum zwischen 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 abgegebenen bzw. veranlassten öffentlichen Erklärungen des Unternehmens in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG unrichtige Angaben gemacht zu haben. In den Erklärungen habe die Porsche SE eine angeblich bereits feststehende Absicht zur Aufstockung ihrer Beteiligung auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals dementiert, obwohl die angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder spätestens seit Februar 2008 die Absicht gehabt hätten, die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Vorbereitung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags noch im ersten Quartal 2009 auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals zu erhöhen. Am 10. Juni 2015 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart eine weitere Anklage gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder nachgeschoben, welche die Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 zum Gegenstand hat. Die Staatsanwaltschaft erhebt in dieser Anklage den Vorwurf, die Pressemitteilung vom 26. Oktober 2008 sei irreführend gewesen, weil sie suggeriert habe, dass in Zukunft nur noch einige wenige Volkswagen-Stammaktien auf dem Markt erhältlich sein würden, womit eine dauerhafte Marktenge vorgespiegelt worden sei. Ferner erhebt die Staatsanwaltschaft den Vorwurf, die Pressemitteilung enthalte eine an Leerverkäufer von Volkswagen-Stammaktien gerichtete Kaufempfehlung zum Erwerb von Volkswagen-Stammaktien unter Vorschützung angeblicher Uneigennützigkeit bzw. Verschleierung angeblicher Eigennützigkeit. Beide Anklagen wurden zur Hauptverhandlung zugelassen. Das Landgericht Stuttgart hat die Verfahren zum Zwecke gemeinsamer Verhandlung verbunden. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart hat das Landgericht Stuttgart die Nebenbeteiligung der Porsche SE angeordnet. Im Fall einer Verurteilung der ehemaligen Vorstandsmitglieder könnte das Landgericht Stuttgart daher einen Bußgeldbescheid gegen die Porsche SE gemäß § 30 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) erlassen. Neben einer möglichen Sanktion in maximaler Höhe von 1 Mio. € für jede strafbare Handlung, derentwegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder gegebenenfalls verurteilt werden, könnte der mögliche wirtschaftliche Vorteil, den die Porsche SE aus den – behaupteten – Straftaten der ehemaligen Vorstandsmitglieder gezogen haben könnte, zudem abgeschöpft werden. Der Umfang eines gegebenenfalls abschöpfbaren Vorteils wird im Rahmen der Hauptverhandlung zu klären sein. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat im Vorfeld mitgeteilt, dass sie derzeit nicht davon ausgehe, dass die Porsche SE aus den fünf Erklärungen zwischen dem 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 einen wirtschaftlichen Vorteil gezogen haben könnte, der abgeschöpft werden könnte. Bezüglich der Pressemitteilung vom 26. Oktober 2008 hat die Staatsanwaltschaft in der Anklageschrift als einen (von der Staatsanwaltschaft nicht quantifizierten) gegebenenfalls abschöpfbaren wirtschaftlichen Vorteil die Ersparnis angeblicher Nachschusspflichten der Porsche SE angegeben. Darüber hinaus hat die Staatsanwaltschaft in der Anklageschrift einen gegebenenfalls abschöpfbaren wirtschaftlichen Vorteil in Höhe von rund 381 Mio. € behauptet, den die Porsche SE durch angebliche Verkäufe von VW-Stammaktien am 30. Oktober 2008 erzielt haben soll. Die Hauptverhandlung hat am 22. Oktober 2015 begonnen.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zu den mit der Anklageschrift vom 17. Dezember 2012 den Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter vorgeworfenen Marktmanipulationshandlungen durch Unterlassen eingeleitet hat. Gegen den ehemaligen Mitarbeiter wurde am 7. August 2015 Anklage beim Landgericht Stuttgart wegen des Vorwurfs der Beihilfe zur gemeinschaftlichen Marktmanipulation erhoben. Das Landgericht Stuttgart hat insoweit mitgeteilt, dass über die Eröffnung des Hauptverfahrens erst nach Abschluss der derzeit laufenden Hauptverhandlung gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder entschieden werde. Das Ermittlungsverfahren gegen die Aufsichtsratsmitglieder wurde laut Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 17. August 2015 gemäß § 170 Abs. 2 StPO mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Die Auswertung sämtlicher Beweismittel habe keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür erbracht, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats unmittelbar oder mittelbar an der Abgabe der verfahrensgegenständlichen Erklärungen als Täter beteiligt waren. Die Ermittlungen hätten auch keine tatsächlichen Anhaltspunkte für aktive Teilnahmehandlungen der Aufsichtsratsmitglieder als Anstifter oder Gehilfen ergeben.

Die Porsche SE hält sämtliche in den vorstehenden Ermittlungs- und Strafverfahren erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

Sonstige Klageverfahren und rechtliche Risiken

Im September 2015 ist bekannt geworden, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen-Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid-Emissionen festgestellt wurden. In ihrer Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 hat die Volkswagen AG mitgeteilt, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten aufwiesen. Die Volkswagen AG hat in ihrem Zwischenbericht Januar – September 2015 zudem mitgeteilt, dass verschiedene Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik beständen, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben sei. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliege die Beurteilung der Sachverhalte Einschätzungsrisiken. Insbesondere die Konkretisierung der Rechtsrisiken könne zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. In ihrem Zwischenbericht Januar – September 2015 weist die Volkswagen AG unter anderem darauf hin, dass aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der sogenannten Notice of Violation der U.S. Environmental Protection Agency Anleger angekündigt hätten, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Im Oktober seien der Volkswagen AG bereits drei Klagen von Privatinvestoren zustellt worden, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation zum Abgasthema geltend gemacht würden. Parallel hierzu sei die Durchführung eines Verfahrens nach

dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz beantragt worden. Bei der Porsche SE sind keine vergleichbaren Schadensersatzansprüche geltend gemacht worden. Die Porsche SE hielte derartige Ansprüche auch für unbegründet.

Im Oktober 2015 hat eine Minderheitsaktionärin der Volkswagen AG eine (Teil-)Klage gegen die Porsche SE auf Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 10.000 € (zzgl. Zinsen) an die Volkswagen AG erhoben. Gegenstand der Klage sind angebliche Schäden, welche der Volkswagen AG und ihren Minderheitsaktionären im Zusammenhang mit der Dieselthematik entstanden sein sollen und welche die Porsche SE veranlasst haben soll. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Wichtige Ereignisse im Volkswagen Konzern

Im Folgenden werden wichtige Ereignisse im Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2015 dargestellt.

Standorte

Als erster ausländischer Automobilhersteller hat Volkswagen im September 2015 eine eigene Motorenfertigung in Russland in Betrieb genommen. Das Werk befindet sich am Standort Kaluga in unmittelbarer Nähe zur Fahrzeugfertigung. Rund 400 neue Arbeitsplätze sind in der Region entstanden, die Jahreskapazität liegt bei 150.000 Einheiten. Die Ottomotoren werden in den Modellen Polo und ŠKODA Rapid verbaut und kommen darüber hinaus im Jetta und den ŠKODA Modellen Octavia und Yeti zum Einsatz.

Im Juli 2015 feierte die Marke Audi an ihrem Stammsitz in Ingolstadt Richtfest für eine neue Lackiererei, die ab Juni 2016 den Betrieb aufnehmen soll. Mit neuer Technik für eine optimale Lackverteilung und umweltschonenden Eigenschaften wie Abluftreinigung werden dort künftig Serienkarosserien für den neuen Audi A4 lackiert.

Die Marke ŠKODA stärkt ihre Entwicklungskompetenz und erweitert ihr 2014 in Betrieb genommenes Motorenzentrum in Mlada Boleslav um eine Einrichtung zur Messung der Emissionen von Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotoren sowie mit alternativen Antrieben. Ziel dieser Maßnahme ist die kontinuierliche Reduzierung von Verbrauch und Emissionen der neuen ŠKODA Modelle im Rahmen der Wachstumsstrategie der Marke. Die Eröffnung ist für das zweite Halbjahr 2016 geplant.

In ihrem Werk in München hat die Marke MAN im September 2015 mit dem Bau einer neuen Fahrerhaus-Lackiererei begonnen. Die Vorteile der modernen Anlage liegen neben dem hocheffizienten Lackierprozess vor allem in innovativen und ressourcenschonenden Technologien, die dazu beitragen, Energieverbrauch und Emissionen zu reduzieren. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2017 vorgesehen.

Kooperationen

Die AUDI AG, die BMW Group und die Daimler AG haben im August 2015 mit der Nokia Corporation vereinbart, deren Geschäft für Karten und ortsbezogene Dienste HERE zu übernehmen. Mit diesem Schritt soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für cloudbasierte Karten und Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Diese bilden die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dabei werden hochpräzise digitale Karten mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und innovative Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen. Die drei Partner übernehmen HERE jeweils zu gleichen Teilen. Der auf die AUDI AG entfallende Anteil des Kaufpreises wird rund 0,85 Mrd. € betragen. Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden wird mit dem Abschluss der Transaktion im nächsten halben Jahr gerechnet.

Im September 2015 haben die Volkswagen AG, die Allianz SE, die BASF SE und die Bayer AG angekündigt, gemeinsam die Deutsche Cyber-Sicherheitsorganisation (DCSO) zu gründen. Die Gesellschaft soll als Kompetenzzentrum Schwerpunktwissen zu Cyber-Sicherheit aufbauen und sich zum bevorzugten Dienstleister der deutschen Wirtschaft auf diesem Gebiet entwickeln. Heimische Unternehmen sollen beispielsweise durch Frühwarnsysteme und Security-Audits unterstützt werden, die Sicherheitsarchitektur ihrer IT-Systeme zu verbessern. Ein enger Informationsaustausch mit dem Bundesministerium des Innern (BMI) und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) soll zudem dazu beitragen, ein anonymisiertes Lagebild der nationalen Cyber-Sicherheit zu erstellen. Die vier Gründungsgesellschafter werden zu je 25 % an der DCSO beteiligt sein. Gewinne sollen in Forschung und Entwicklung sowie strategische Projekte reinvestiert werden.

Verkauf der Anteile an Suzuki

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumt Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki-Beteiligung von 19,9 % zum Börsenkurs von 3,1 Mrd. € an Suzuki verkauft. Insgesamt ergab sich aus der Veräußerung der Anteile ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €, der im Volkswagen Konzernabschluss im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Abfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE

Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Landgericht München Ende Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89 € auf 90,29 € je Aktie anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Antragsteller haben am Oberlandesgericht München Beschwerde gegen das Urteil eingelegt.

Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns

Im September 2015 informierten die US-amerikanischen Behörden California Air Ressources Board (CARB) und Environmental Protection Agency (EPA) die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid-Emissionen festgestellt wurden und damit gegen amerikanische Umweltgesetze verstoßen wurde.

In seiner Mitteilung vom 22. September hat der Volkswagen Konzern darüber informiert, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem

Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten aufweisen. Bei diesem Motorentyp wurde eine Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Verantwortlich für diese Abweichung ist eine innermotorische Steuerungssoftware. Die Fahrzeuge sind weiterhin technisch sicher und fahrbereit.

Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in den USA offen und umfassend zusammen, um den Sachverhalt schnell und transparent vollumfänglich aufzuklären. Hierzu hat das Unternehmen neben einer internen auch eine externe Untersuchung beauftragt. Die objektive Ermittlung und die vollständige Aufklärung erfolgen unter Einbeziehung von Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Zudem stellte das Unternehmen Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG einen Sonderausschuss zur Aufklärung der Vorgänge gebildet, der dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Volkswagen arbeitet intensiv daran, die Unregelmäßigkeiten mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. Das Unternehmen steht dazu in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Deutschen Kraftfahrtbundesamt. Anfang Oktober 2015 stellte Volkswagen einen Zeit- und Maßnahmenplan vor. Dieser sieht vor, dass ab Januar 2016 mit der – für die Kunden kostenlosen – Nachbesserung der Fahrzeuge begonnen wird. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Mitte Oktober hat das Kraftfahrtbundesamt einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge in Deutschland angeordnet.

Insbesondere zur Abdeckung der anstehenden Maßnahmen wurden im dritten Quartal 2015 Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 6,7 Mrd. € im operativen Ergebnis erfasst. Daneben bestehen Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben ist. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliegt die Beurteilung der Sachverhalte Einschätzungsrisiken. Insbesondere die Konkretisierung der Rechtsrisiken kann zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. Die Ergebnisziele des Konzerns für das Jahr 2015 wurden angepasst, die Investitionsplanung wird überarbeitet und die laufenden Effizienzprogramme intensiviert.

Die Volkswagen AG hat zudem nach eigenen Angaben am 2. November 2015 von der amerikanischen Umweltbehörde EPA die Mitteilung erhalten, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren eine Software-Funktion vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben worden sei.

Die Volkswagen AG hat in einer Pressemitteilung vom 2. November 2015 betont, dass keine Software bei den 3-Liter V6-Diesel-Aggregaten installiert wurde, um die Abgaswerte in unzulässiger Weise zu verändern. Volkswagen wird mit der EPA vollumfänglich kooperieren, um den Sachverhalt rückhaltlos aufzuklären.

Volkswagen stellt bei internen Untersuchungen Unregelmäßigkeiten bei CO_2-Werten fest
Volkswagen hat am 3. November 2015 in einer Adhoc Mitteilung berichtet, dass bei internen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der Dieselthematik festgestellt wurde, dass es bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typ-Zulassung von Fahrzeugen zu nicht erklärbaren Werten gekommen sei. Nach derzeitigem Erkenntnisstand könnten davon rund 800.000 Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns betroffen sein. Die wirtschaftlichen Risiken wurden in einer ersten Schätzung auf rund 2 Mrd. € beziffert.

Der Volkswagen Konzern stellt sich neu auf
In seiner Sitzung am 25. September 2015 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Beschlüsse für eine Neuordnung des Unternehmens gefasst: Der Konzern und die Marken erhalten eine neue Führungsstruktur, die ab Anfang 2016 umgesetzt werden soll. Dies steht nicht im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die wesentlichen Veränderungen sind im Einzelnen:

Auf Konzernebene richtet sich die Führungsstruktur noch konsequenter nach dem technischen Baukastensystem aus. Die Gliederung sieht die Volumenmarken Volkswagen Pkw, SEAT und ŠKODA vor, die Markengruppe Audi mit Lamborghini und Ducati sowie die Markengruppe Porsche mit Bentley und Bugatti. Die Nutzfahrzeug-Holding bleibt ebenso bestehen wie die Bereiche Power Engineering und Financial Services.

Darüber hinaus wird der Fokus der Konzernfunktionen stärker auf Effizienzen und Zukunftsthemen ausgerichtet. Dazu werden organisatorische Einheiten gegründet, unter anderem für die Konzern-Produktstrategie, für neue Geschäftsfelder, für Kooperationen und Beteiligungen sowie für das Thema Connected Car und für die CO_2-Steuerung. Ein Chief Technology Officer wird zudem technische Entwicklungen konzernweit analysieren und gegebenenfalls mit steuern.

Zugleich werden bestehende Gremien, Strukturen und Abläufe auf Konzernebene insbesondere durch die Aufwertung der einzelnen Marken und die regionale Eigenverantwortung gestrafft. Das Produktionsressort im Konzernvorstand entfällt als Konsequenz aus der Verlagerung von Verantwortung in die Marken und Regionen.

Geschäftsverlauf

Die in diesem Kapitel folgenden Ausführungen zu Auslieferungen, Absatz und Produktion berücksichtigen die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015. Für den Geschäftsverlauf der Porsche SE verweisen wir darüber hinaus auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage“.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
Im Verlauf des Jahres 2015 hat sich das robuste Wachstum der Weltwirtschaft leicht abgeschwächt. Während sich die Dynamik in vielen Industrieländern leicht erhöhte, verlief die konjunkturelle Entwicklung in den meisten Schwellenländern unterdurchschnittlich. Die vergleichsweise niedrigen Energie- und Rohstoffpreise beeinträchtigten zwar die Wirtschaft einzelner Länder, unterstützten jedoch insgesamt die globale Konjunktur.

Entwicklung der Pkw-Märkte
In den ersten neun Monaten des Jahres 2015 lag die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen um 2,4 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums, die Entwicklung der Nachfrage verlief jedoch regional uneinheitlich. Während die Pkw-Nachfrage in Westeuropa, Zentraleuropa, Nordamerika und Asien-Pazifik im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zulegte, setzte sich der drastische Rückgang auf den Märkten in Osteuropa und Südamerika fort.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge
Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Zeitraum Januar bis September 2015 geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres. In diesem Zeitraum lag die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t merklich unter dem Vorjahresniveau. Auch die Nachfrage nach Bussen weltweit und auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag im Zeitraum Januar bis September 2015 unter dem Niveau des Vorjahres.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern
Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns war am 30. September 2015 mit 613.929 Mitarbeitern um 3,6 % höher als am 31. Dezember 2014. Der Personalaufbau war im Wesentlichen auf die Einstellung von Fachkräften und Experten, die Übernahme von Leiharbeitern und den Aufbau der Produktionsstätten in China, Mexiko und Polen zurückzuführen. Die Zahl der im Inland beschäftigten Arbeitnehmer stieg im Vergleich zum Jahresende 2014 um 2,6 % auf 278.187 Mitarbeiter. Die Inlandsquote lag bei 45,3 % (31. Dezember 2014: 45,7 %).

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern
Von Januar bis September 2015 belief sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) auf 7.439.879 Fahrzeuge. Das bedeutet einen Rückgang um 2,7 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das Produktionsvolumen des Volkswagen

Konzerns lag in den ersten drei Quartalen 2015 bei 7.438.400 Fahrzeugen und war damit 2,6 % niedriger als im Vorjahr. Die Inlandsproduktion stieg um 6,9 % auf 2.028.693 Einheiten; der Anteil der im Inland gefertigten Modelle erhöhte sich auf 27,3 % (Vergleichsperiode: 24,9 %).

In der folgenden Tabelle werden die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns nach Regionen sowie Marken dargestellt.

Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen vom 1. Januar bis 30. September[1]

	2015	2014	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.419.700	3.296.998	3,7
Nordamerika	693.111	655.144	5,8
Südamerika	439.738	586.352	– 25,0
Asien-Pazifik	2.878.245	3.003.293	– 4,2
Weltweit	**7.430.794**	**7.541.787**	**– 1,5**
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.349.598	4.563.365	– 4,7
Audi	1.347.972	1.298.638	3,8
ŠKODA	791.458	774.062	2,2
SEAT	308.384	293.990	4,9
Bentley	6.854	7.786	– 12,0
Lamborghini	2.696	1.570	71,7
Porsche	173.085	135.642	27,6
Bugatti	19	36	– 47,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	321.348	324.827	– 1,1
Scania	54.935	56.193	– 2,2
MAN	74.445	85.678	– 13,1

[1] Die Auslieferungen von 2014 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 bzw. zum 30. September 2015 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2014 (Ertragslage) bzw. zum 31. Dezember 2014 (Vermögens- und Finanzlage) gegenübergestellt.

Die Porsche SE hat festgestellt, dass der Buchwert der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG in der Vergangenheit aufgrund von im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 3. Dezember 2009 zu niedrig bewerteten Pensionsrückstellungen des Volkswagen Konzerns zu hoch ausgewiesen war. Daher waren gem. IAS 8 rückwirkende Korrekturen des Buchwerts aus at Equity bewerteten Anteilen, des Konzerneigenkapitals, der passiven latenten Steuern, des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen und somit des Konzernergebnisses vor und nach Steuern erforderlich; diese sind in den nachfolgenden Ausführungen jeweils dargestellt.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2015 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1.193 Mio. € (Vergleichsperiode: 2.500* Mio. €, vor Korrektur: 2.493 Mio. €). Dieses Ergebnis war maßgeblich vom Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 1.248 Mio. € (Vergleichsperiode: 2.658* Mio. €, vor Korrektur: 2.651 Mio. €) beeinflusst, welches in Höhe von 1.250 Mio. € (Vergleichsperiode: 2.658* Mio. €, vor Korrektur: 2.651 Mio. €) auf die Beteiligung an der Volkswagen AG und in Höhe von minus 2 Mio. € (Vergleichsperiode: 0 Mio. €) auf die im September 2014 erworbene Beteiligung an INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“), entfällt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich von 42 Mio. € im Vergleichszeitraum auf 21 Mio. €. Sie betreffen im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen sowie in der Berichtsperiode geleistete Nachzahlungen für IHK-Beiträge. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist insbesondere auf im Vorjahr enthaltene Aufwendungen aus Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit steuerlichen Außenprüfungen zurückzuführen, die keine Ertragsteuern betreffen.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen verminderte sich im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Vorjahres von 2.658* Mio. € auf 1.248 Mio. €. Das auf die Beteiligung an Volkswagen entfallende Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen enthält Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung, die sich insbesondere aufgrund von auf Ebene des Volkswagen Konzerns angefallenen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik von 2.720 Mio. € auf 1.215 Mio. € vermindert haben. Darüber hinaus sind Effekte aus Veränderungen des Anteils der Porsche SE am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG enthalten. Durch den zum 30. September 2015 vollzogenen Zukauf von Stammaktien der Volkswagen AG hat sich der Kapitalanteil zum 30. September 2015 von 31,5 % auf 32,4 % erhöht. Aus dem Zukauf ergab sich ein nicht liquiditätswirksamer vorläufiger Buchgewinn in Höhe von 124 Mio. €. Dieser resultierte als rechnerische Größe aus der Differenz zwischen dem

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8.

auf die erworbene Tranche entfallenden, im Rahmen einer Kaufpreisallokation neu zu bewertenden Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und dem Kaufpreis für diese Tranche. Mit der für diesen Erwerb durchzuführenden Kaufpreisallokation wurde begonnen; die Analyse der Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden konnte noch nicht abgeschlossen werden. Daher sind die Ergebnisse der durchzuführenden Kaufpreisallokation sowie der hieraus resultierende Buchgewinn als vorläufig zu betrachten; letzterer kann in Abhängigkeit von den noch zu ermittelnden stillen Reserven und stillen Lasten bis zur Finalisierung der Kaufpreisallokation starken Schwankungen unterliegen.

In der Vergleichsperiode ergab sich aus der Verwässerung des Kapitalanteils von damals 32,2 % auf 31,5 % im Zusammenhang mit einer erfolgten Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG ein ertrags-, jedoch nicht liquiditätswirksamer positiver Gesamteffekt in Höhe von 64* Mio. € (vor Korrektur: 57 Mio. €). Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind zudem die Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der erneuten Einbeziehung der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen ab dem 3. Dezember 2009 sowie für Zwecke der erstmaligen Einbeziehung von INRIX durchgeführten Kaufpreisallokationen enthalten. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, belasteten das at Equity-Ergebnis mit insgesamt 89 Mio. € (Vergleichsperiode: 126 Mio. €).

Das Finanzergebnis der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 beläuft sich auf minus 23 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 44 Mio. €). Im Berichtszeitraum sind hierin im Wesentlichen Aufwendungen für Darlehenszinsen in Höhe von 16 Mio. € (Vergleichsperiode: 16 Mio. €) sowie Aufwendungen für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 7 Mio. € (Vergleichsperiode: 34 Mio. €) enthalten. Im Rahmen des Liquiditätsmanagements wurden zudem im 2. Quartal 2015 Investitionen in einen neu aufgelegten Spezialfonds getätigt. In diesem Zusammenhang fielen bis zum 30. September 2015 Nettoaufwendungen aus Rentenpapieren, Investmentfondsanteilen sowie aus der Bewertung von Derivaten in Höhe von insgesamt 4 Mio. € im Finanzergebnis an.

Das Konzernergebnis vor Steuern beläuft sich auf 1.195 Mio. € (Vergleichsperiode: 2.563* Mio. €, vor Korrektur: 2.556 Mio. €). Die Ertragsteuern setzen sich aus einem Ertrag aus der Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 1 Mio. € (Vergleichsperiode: Steueraufwendungen im Zusammenhang mit Erkenntnissen aus steuerlichen Außenprüfungen in Höhe von 62 Mio. €) sowie aus einem Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von 3 Mio. € (Vergleichsperiode: 1 Mio. €) zusammen. Das Konzernergebnis nach Steuern für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2015 beläuft sich somit auf 1.193 Mio. € (Vergleichsperiode: 2.500* Mio. €).

Vermögens- und Finanzlage des Porsche SE Konzerns

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns blieb mit 30.150 Mio. € am 30. September 2015 gegenüber 30.157* Mio. € (vor Korrektur: 30.465 Mio. €) am 31. Dezember 2014 nahezu unverändert.

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum 30. September 2015 in Höhe von 28.393 Mio. € (31. Dezember 2014: 27.407* Mio. €, vor Korrektur: 27.715 Mio. €) betreffen fast ausschließlich die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Vergleich zum Geschäftsjahresende 2014 von 27.364* Mio. € (vor Korrektur: 27.672 Mio. €) auf 28.352 Mio. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultiert aus dem at Equity-Ergebnis sowie aus dem Zukauf von Stammaktien der Volkswagen AG. Gegenläufig wirken insbesondere erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 719 Mio. €. Ein zum 30. September 2015 durchgeführter Werthaltigkeitstest für den at Equity-Buchwert bestätigte auf Basis des derzeitigen Informationsstands die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG. Hierbei wurden basierend auf der vorliegenden Unternehmensplanung Szenarioanalysen durchgeführt, die verschiedene mögliche Entwicklungen hinsichtlich der Auswirkungen der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns berücksichtigen. Insbesondere neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Dieselthematik können eine Aktualisierung des Werthaltigkeitstests zum 31. Dezember 2015 erforderlich machen (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern“ wird verwiesen).

In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX erfasst, welcher sich zum 30. September 2015 auf 39 Mio. € beläuft.

Das kurzfristige Vermögen umfasst überwiegend die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften und hat sich insbesondere aufgrund des Zukaufs von Stammaktien der Volkswagen AG von 2.750 Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 1.757 Mio. € zum 30. September 2015 vermindert.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2015 insbesondere aufgrund des positiven Ergebnisses nach Steuern auf insgesamt 29.678 Mio. € (31. Dezember 2014: 29.187* Mio. €, vor Korrektur: 29.493 Mio. €).

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich von 592 Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 113 Mio. € zum 30. September 2015 verringert. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Zahlungen im Zusammenhang mit einer abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung und entsprechend ergangenen Bescheiden für vergangene Veranlagungszeiträume zurückzuführen.

Die langfristigen Finanzschulden zum 30. September 2015 blieben im Vergleich zum 31. Dezember 2014 mit insgesamt 300 Mio. € unverändert.

Die Bruttoliquidität, das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere, verminderte sich insbesondere aufgrund des Zukaufs von Stammaktien der Volkswagen AG von 2.567 Mio. € zum 31. Dezember 2014 auf 1.744 Mio. € zum 30. September 2015. Unter der Berücksichtigung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Mio. € ergibt sich zum 30. September 2015 eine deutlich positive Nettoliquidität – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden – in Höhe von 1.444 Mio. €. Zum 31. Dezember 2014 hatte die Nettoliquidität 2.267 Mio. € betragen.

* Rückwirkende Korrektur der at Equity-Bilanzierung für den Volkswagen Konzern gem. IAS 8.

Ertragslage der wesentlichen Beteiligung
Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2015. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 3. Dezember 2009 aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Im Zeitraum Januar bis September 2015 waren die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 160.263 Mio. € um 8,5 % höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf positive Mixeffekte und eine günstige Entwicklung der Wechselkurse sowie die gute Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse des Konzerns lag bei 79,8 % (Vergleichsperiode: 80,1 %).

Abzüglich der Kosten der Umsatzerlöse ergab sich im Berichtszeitraum ein Bruttoergebnis in Höhe von 26.464 Mio. €, das um 707 Mio. € unter dem Vorjahreswert lag. Die Belastungen aus der Dieselthematik sind im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse enthalten; die Bruttomarge belief sich auf 16,5 % (Vergleichsperiode: 18,4 %), ohne Sondereinflüsse lag die Bruttomarge bei 20,1 %.

Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten neun Monaten 2015 trotz rückläufiger Fahrzeugvolumina und Fixkostensteigerungen aufgrund von Produktkostenoptimierungen sowie Wechselkurs- und Mixverbesserungen auf 10.197 Mio. € (Vergleichsperiode: 9.416 Mio. €); die operative Rendite vor Sondereinflüssen lag bei 6,4 % (Vergleichsperiode: 6,4 %). Die Belastungen im Pkw-Bereich im Zusammenhang mit der Dieselthematik und die Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich führten im Berichtszeitraum insgesamt zu Sondereinflüssen in Höhe von minus 6.855 Mio. €. Das operative Ergebnis ging in der Folge deutlich auf 3.342 Mio. € (Vergleichsperiode: 9.416 Mio. €) zurück. Die operative Rendite sank auf 2,1 % (Vergleichsperiode: 6,4 %).

Mit 5.142 Mio. € war das Ergebnis vor Steuern um 6.348 Mio. € niedriger als im Vorjahr. Das Ergebnis nach Steuern ging auf 3.990 Mio. € (Vergleichsperiode: 8.687 Mio. €) zurück.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Bericht zu den Chancen und Risiken der Porsche SE im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2014 ist zum 30. September 2015 hinsichtlich der Ausführungen zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren. Wir verweisen auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Zwischenmitteilung.

Zudem ist der Bericht zu den Chancen und Risiken der Porsche SE in Bezug auf die Auswirkungen aus der Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu aktualisieren. Der Volkswagen Konzern hat in diesem Kontext Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 6,7 Mrd. € im operativen Ergebnis erfasst. Daneben bestehen Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben ist. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliegt die Beurteilung der Sachverhalte Einschätzungsrisiken. Insbesondere die Konkretisierung der Rechtsrisiken kann zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem die Ergebnisziele des Volkswagen Konzerns für das Jahr 2015 angepasst. Wir verweisen hierzu auf die Erläuterungen im Kapitel „Wichtige Ereignisse im Volkswagen Konzern“, im Kapitel „Ausblick“ sowie im nachfolgenden Abschnitt „Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern“.

Die Dieselthematik schlägt sich vor dem Hintergrund der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG anteilig ergebnismindernd im at Equity-Ergebnis des Porsche SE Konzerns nieder; infolgedessen wurde das Ergebnisziel des Porsche SE Konzerns ebenfalls angepasst. Auf die Erläuterungen im Kapitel „Ausblick“ wird verwiesen. Aus dieser Thematik können, gegebenenfalls sehr schwerwiegende, Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung an der Volkswagen AG sowie sonstige negative Effekte, zum Beispiel auf die Höhe zukünftiger Dividendenzahlungen an die Porsche SE, resultieren.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Infolge der abgeschwächten Entwicklung der Weltwirtschaft, der angespannten Situation auf den Fahrzeugmärkten in China, Brasilien und Russland sowie der Dieselthematik hat der Volkswagen Konzern die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Belastungen, die aufgrund der laufenden Untersuchungen Einschätzungsrisiken unterliegen, führen zu einer Absenkung der Ergebnisprognose für den Bereich Pkw und den Konzern. Infolgedessen wird auch die Kapitalrendite (RoI) des Konzernbereichs Automobile deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus liegen. Den Netto-Cashflow des Automobilbereichs erwartet der Volkswagen Konzern am Ende des Jahres 2015 aufgrund des Verkaufs der Suzuki Anteile leicht über Vorjahr.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im Abschnitt „Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2014 die folgenden Ergänzungen:

Liquiditätsrisiken
Die Rating-Agentur Moody's Investor Services hat am 4. November 2015 das Rating für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften von A–2 auf A–3 herabgestuft, nachdem sie bereits am 24. September 2015 infolge der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns den Ausblick für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften von stabil auf negativ gesenkt hatte.

Standard & Poor's hat in diesem Zusammenhang am 12. Oktober 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH um jeweils eine Stufe auf A–2 beziehungsweise A– gesenkt. Die langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG stehen zudem auf der Beobachtungsliste für eine weitere mögliche Herabstufung. Der Ausblick für die Volkswagen Bank GmbH wurde auf negativ gesetzt.

Aufgrund der zurzeit bestehenden Unsicherheiten über die Auswirkungen der Dieselthematik für den Volkswagen Konzern kann es zu einer vorübergehend eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit der bewährten Kapitalmarktprogramme kommen.

Rechtsfälle
Am 18. September 2015 hat die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) eine sogenannte „Notice of Violation" öffentlich gemacht. In dieser wird Volkswagen vorgeworfen, mithilfe spezieller Kennfelder zur Motorsteuerung bei Vierzylinder-Dieselmotoren bestimmter Baujahre im Prüfstandbetrieb die Stickoxid-Emissionen zur Einhaltung der Zulassungsbedingungen unzulässig beeinflusst zu haben. Nach Feststellungen der Behörde sind rund 482.000 Fahrzeuge in den USA betroffen.

Volkswagen hat darauf sehr umfassend reagiert und treibt die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software mit Hochdruck voran. Dabei werden auch sämtliche technischen Konzepte überprüft. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen. Neben einer internen Untersuchung wurde zudem eine offizielle sogenannte „External Investigation" bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine ebenso umfassende wie aufwendige Untersuchung, die sich mit allen derzeit in Frage stehenden Vorgängen auseinandersetzen wird. Der Aufsichtsrat wird dafür Sorge tragen, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day berichtet dem Aufsichtsrat laufend über die Ergebnisse der Untersuchung.

Zur Begleitung der unabhängigen externen Untersuchung und zur engen Steuerung und Überwachung der internen Untersuchung hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG einen eigenen Ausschuss gebildet, der dem Aufsichtsrat regelmäßig über den weiteren Fortgang der Prüfungen berichtet.

Nach derzeitigem Stand der Untersuchungen sind von dem Thema weltweit rund elf Millionen Fahrzeuge mit bestimmten Dieselmotoren betroffen. Weit überwiegend handelt es sich dabei um Euro-5-Motoren des Typs EA 189.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Die Verfügung des Kraftfahrtbundesamtes enthält nachträgliche Nebenbestimmungen zu den erteilten Typgenehmigungen, die im Übrigen in Kraft bleiben. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in EU28 auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme ab Januar 2016 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Variante der betreffenden Motoren. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Ferner finden gleichlautende Gespräche und Abstimmungen zwischen den Konzernmarken SEAT und ŠKODA mit deren jeweiliger Typgenehmigungsbehörde, dem Spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency (VCA) im Vereinigten Königreich statt. Darüber hinaus erfolgt in Ländern außerhalb der EU oftmals eine Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung als Grundlage der jeweiligen nationalen Typgenehmigung, so in der Schweiz, in Australien, der Türkei und anderen Ländern. Auch mit den Behörden dieser Staaten steht der Volkswagen Konzern in engem Kontakt, um die Auswirkungen und Maßnahmen abzustimmen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen einer Genehmigung.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich aus unterschiedlichen Rechtsrisiken ergeben:

1. Strafverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Kernsachverhalt von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt wird.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere in den Verkaufsprozess involvierte Gesellschaften des

Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass konzernexterne Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. In welcher Größenordnung Kunden tatsächlich von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, die oben beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu entwickeln, mit den zuständigen Behörden abzustimmen und abzusichern. Die Volkswagen AG lässt in den relevanten Märkten die Rechtslage zu möglichen Ansprüchen prüfen. Es ist derzeit auch noch unklar, ob nach den geplanten Maßnahmen für den Kunden ein Minderwert vorhanden sein wird oder nachteilige Veränderungen an den Fahrzeugen vorliegen werden. Die Erfolgsaussichten etwaiger Klagen können deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der Notice of Violation der EPA haben Anleger angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Im Oktober wurden der Volkswagen AG bereits drei Klagen von Privatinvestoren zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation zum Abgasthema geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanlage-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

4. USA/Kanada

US-amerikanische und kanadische Behörden haben Ermittlungsverfahren eingeleitet. Volkswagen kooperiert mit den Behörden und hat Unregelmäßigkeiten bei den US-Emissionskonzepten eingeräumt. Es sind fünf Themenkomplexe zu unterscheiden.

a. Zivil- und administrativrechtliche Untersuchungen seitens der EPA und des U.S. Department of Justice (DOJ)/Environmental Canada

Die EPA untersucht gegenwärtig Verstöße gegen US Umweltgesetze in Zusammenhang mit der unzulässigen Beeinflussung von Emissionsmessungen. Es ist zu erwarten, dass auch die kanadische Behörde Environmental Canada ein Verfahren eröffnen wird. Aufgrund der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist zum aktuellen Zeitpunkt eine Bewertbarkeit möglicher Strafzahlungen aufgrund der bestehenden Unsicherheit nicht möglich.

b. Strafrechtliche Untersuchungen des U.S. Department of Justice (DOJ)

Darüber hinaus ermittelt das DOJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände. Aufgrund des frühen Stadiums dieser Untersuchungen ist es auch hier zu früh, um eine

ausreichend verlässliche Abschätzung der möglichen Strafzahlungen vorzunehmen.

c. Sammelklagen von Kunden in den USA und Kanada

Sowohl in den USA als auch in Kanada wurde eine Vielzahl an Anträgen auf Zulassung von Sammelklagen betroffener Kunden angekündigt. Teilweise sind diese den lokalen Gesellschaften bereits zugestellt worden. Eine Zustellung an die Volkswagen AG ist bislang nicht erfolgt. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden der betroffenen Kunden. Anspruchsgrundlagen sind insbesondere „Consumer Fraud“ und „Unjust Enrichment“. Neben der Durchführung von Abhilfemaßnahmen wird insbesondere der Ersatz eines angeblichen Wertverlustes geltend gemacht beziehungsweise angekündigt. Ferner werden Ansprüche auf Zahlung von Strafschadensersatz geltend gemacht. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich.

d. Untersuchung der Attorney Generals in verschiedenen US-Bundesstaaten

Die Attorney Generals untersuchen, ob Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet hat und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet wurden. Da auch diese Untersuchungen ganz am Anfang stehen, ist eine verlässliche Einschätzung denkbarer Folgen noch nicht möglich.

e. Sammelklagen von Investoren

Neben produktbezogenen Sammelklagen besteht die Möglichkeit, dass Erwerber von sogenannten American Depository Receipts (ADRs) eventuelle Schadensersatzansprüche in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften wegen angeblicher Kursverluste geltend machen könnten. Eine geringe Zahl entsprechender Sammelklagen wurde nach öffentlich verfügbaren Informationen bisher bei US-Gerichten eingereicht, jedoch wurden diese dem Volkswagen Konzern bisher nicht zugestellt. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

Aufgrund des noch frühen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist eine Bewertbarkeit der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben. Dementsprechend wurden im Quartalsabschluss des Volkswagen Konzerns diesbezüglich keine Rückstellungen gebildet.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Zu den Stärken des Volkswagen Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die vielfältige Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Volkswagen verfügt über ein umfangreiches Angebot an attraktiven, umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Es erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2015 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, jedem Kunden Produkte und Innovationen nach seinen Bedürfnissen anzubieten und so die Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass die Auslieferungen an Kunden in einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld im Jahr 2015 auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Dieselthematik in dem schwierigen Marktumfeld, dem intensiven Wettbewerb sowie in volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte werden aus den Effizienzprogrammen aller Marken und zunehmend aus den modularen Baukästen erwartet.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen geht der Volkswagen Konzern davon aus, dass die Umsatzerlöse des Konzerns und seiner Bereiche im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahreswert um bis zu 4 % steigen werden. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering wird jedoch die wirtschaftliche Entwicklung in Lateinamerika und in Osteuropa kontinuierlich zu beobachten sein.

Aufgrund von Belastungen im Zusammenhang mit den Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren rechnet der Volkswagen Konzern damit, dass das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2015 deutlich unter dem Vorjahr liegen wird. Vor Sondereinflüssen erwartet der Volkswagen Konzern für das operative Ergebnis des Konzerns eine operative Rendite zwischen 5,5 und 6,5 %; im Bereich Pkw zwischen 6,0 und 7,0 %. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering wird sich die operative Rendite voraussichtlich in einer Spanne von 2,0 bis 4,0 % bewegen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen. Die konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse wird der Volkswagen Konzern intensivieren. Sie sind mehr denn je wesentliche Bestandteile der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von dem der Porsche SE vom Volkswagen Konzern zuzurechnenden at Equity-Ergebnis beeinflusst. Die Prognose basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf die Dieselthematik (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern“ sowie die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel wird verwiesen). Abweichungen zwischen den Prognosen des Volkswagen Konzerns und des Porsche SE Konzerns können sich ergeben, da für Zwecke der Prognose der Porsche SE nicht die vom Volkswagen Konzern prognostizierten Steuerungskennzahlen zugrunde gelegt werden können.

Die nachfolgende Prognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen der Gesellschaft werden nicht berücksichtigt, da Aussagen zu deren zukünftigen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht getroffen werden können.

Insbesondere durch den Erwerb von 1,5 % der Stammaktien an der Volkswagen AG von der Suzuki Motor Corporation hat sich die Nettoliquidität der Porsche SE zum 30. September 2015 auf 1.444 Mio. € reduziert. Derzeit geht die Porsche SE – ohne Berücksichtigung weiterer möglicher Investitionen – von einer Nettoliquidität zwischen 1,3 Mrd. € und 1,5 Mrd. € zum 31. Dezember 2015 aus.

Unter Berücksichtigung der Sondereffekte aus der Dieselthematik und der sonstigen Ergebnisentwicklung im Volkswagen Konzern erwartet die Porsche SE basierend auf der derzeitigen Konzernstruktur insgesamt für das Geschäftsjahr 2015 ein Konzernergebnis nach Steuern zwischen 0,8 Mrd. € und 1,8 Mrd. €. Nicht berücksichtigt sind darin Verwässerungseffekte aus den von der Volkswagen AG begebenen Pflichtwandelanleihen. Die Prognose der Porsche SE steht insbesondere unter dem Vorbehalt weiterer Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Dieselthematik und unterstellt, dass das Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns zum Jahresende im Rahmen der bisherigen Erwartungen bleibt. Aufgrund dieser Einschränkungen unterliegt die Prognose der Porsche SE zwangsläufig Einschätzungsrisiken.

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