PORSCHE SE

Konzernquartalsmitteilung

1. Quartal 2018

1. Quartal

2018

1. Quartal 2018

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Zum 31. März 2018 beschäftigte der Porsche SE Konzern 847 Mitarbeiter (31. Dezember 2017: 823 Mitarbeiter).

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. Die Porsche SE hält des Weiteren Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX. Darüber hinaus hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns im vergangenen Geschäftsjahr die PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, erworben.

Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zu der automobilen Wertschöpfungskette, der Zukunft der Mobilität und der industriellen Fertigung sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf makroökonomischen sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends. Die automobile Wertschöpfungskette umfasst die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen.

Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche insbesondere auf Technologien rund um die Themen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsinfrastruktur und innovative Produktions- bzw. Fertigungsmethoden sowie neuartige Mobilitätsangebote.

Neben etablierten mittelständischen Unternehmen hat die Porsche SE ihren Investitionsfokus zuletzt auch auf junge Unternehmen ab der Gründungsphase erweitert. In diesem Zusammenhang hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns seit Herbst 2017 insgesamt drei Venture-Beteiligungen im jeweils einstelligen Prozentbereich erworben. Das Investitionsvolumen für diese Beteiligungen lag im einstelligen Millionen-Euro-Bereich.

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 2018 und enthält Informationen über den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 14. Mai 2018.

Alle Zahlen in der Konzernquartalsmitteilung sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtzeitraums in Klammern dargestellt.

Inhalt

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Die Porsche SE ist als Mehrheitsaktionär weiterhin von dieser Thematik insbesondere im Rahmen ihres Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen betroffen. Des Weiteren ist die anteilige Börsenkapitalisierung ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG durch die sich hieraus ergebende Entwicklung des Aktienkurses der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Zum 31. März 2018 ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen kein Wertberichtigungsbedarf für den at Equity-Buchwert der Beteiligung an der Volkswagen AG. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselthematik unverändert Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich. Schließlich können sich weiterhin Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus gegen die Porsche SE geltend gemachten Ansprüchen können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns auswirken. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen und Entwicklungen im Volkswagen Konzern, auf die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf den Chancen- und Risikobericht des Volkswagen Konzerns und auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ innerhalb des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017. Der Vorstand der Porsche SE bekennt sich unverändert zur Rolle der Gesellschaft als langfristig orientierter Ankeraktionär der Volkswagen AG und ist auch weiterhin vom Wertsteigerungspotenzial des Volkswagen Konzerns überzeugt.

Änderungen im Vorstand der Porsche SE

Herr Matthias Müller, Vorstand Strategie und Unternehmensentwicklung der Porsche SE, hat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 30. April 2018 niedergelegt. Es wurde vereinbart, dass die ihm zustehenden vertraglichen Leistungen vollständig erfüllt werden. Der Aufsichtsrat der Porsche SE beabsichtigt, zeitnah über die Nachbesetzung der Position zu entscheiden.

Geplante Änderungen im Aufsichtsrat der Porsche SE

Der Aufsichtsrat der Porsche SE schlägt der Hauptversammlung am 15. Mai 2018 vor, eine Erweiterung des Aufsichtsrats von sechs auf zehn Mitglieder im

Wege einer Satzungsänderung zu beschließen. Zielsetzung ist es, den Aufsichtsrat sowohl um weitere Familienmitglieder der vierten Generation als auch um zusätzliche externe Sachverständige zu verstärken.

Mit Wirkung zum Ende der kommenden Hauptversammlung wird Herr Hans-Peter Porsche sein Aufsichtsratsmandat niederlegen. Dessen Amt sollte ursprünglich Herr Prof. Siegfried Wolf übernehmen. Aufgrund seines Mandats als Aufsichtsratsvorsitzender des russischen Automobilherstellers GAZ (Gorkowski Awtomobilny Sawod) hat er kurzfristig erklärt, in der Hauptversammlung der Porsche SE am 15. Mai 2018 noch nicht für die Wahl in den Aufsichtsrat zu kandidieren. Im Interesse der Porsche SE möchte er zunächst die Klärung der Unbedenklichkeit des Mandats bei GAZ für die neuen Aufgaben im Aufsichtsrat der Porsche SE abwarten.

Bisher war im Aufsichtsrat der Porsche SE ein Mandat unbesetzt. Mit Wirkung zum 20. März 2018 wurde Herr Dr. Günther Horvath gerichtlich als Aufsichtsratsmitglied bestellt. Über seine Wahl für eine volle Amtsperiode wird dann die Hauptversammlung entscheiden.

Unter der Voraussetzung der entsprechenden Satzungsänderung schlägt der Aufsichtsrat zur Wahl in das Gremium weiter vor: Frau Marianne Heiß sowie Mag. Josef Michael Ahorner, Dr. Stefan Piëch und Peter Daniell Porsche.

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

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

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

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gegen die Porsche SE rechtshängig. Das Verfahren betrifft angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation im Rahmen des Erwerbs der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG. Zum Teil werden die Ansprüche auch auf angebliche kartellrechtliche Anspruchsgrundlagen gestützt. Das Musterverfahren wurde durch einen Vorlagebeschluss des Landgerichts Hannover vom 13. April 2016 eingeleitet, nachdem die Kläger in vier von sechs rechtshängigen Verfahren vor dem Landgericht Hannover einen KapMuG-Antrag gestellt hatten. Mit dem Vorlagebeschluss hat das Landgericht Hannover dem Oberlandesgericht Celle bestimmte Feststellungsziele zur Entscheidung vorgelegt. Am 11. Mai 2016 hat das Landgericht Hannover alle sechs bei ihm gegen die Porsche SE rechtshängigen Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über die

Feststellungsziele im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Celle ausgesetzt. Bei den sechs ausgesetzten Verfahren handelt es sich um Klageverfahren von insgesamt 40 Klägern, die insgesamt angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 5,4 Mrd. € zzgl. Zinsen geltend machen. Mit Beschluss vom 12. Januar 2017 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss weitere Feststellungsziele hinzugefügt. Der erste Termin zur mündlichen Verhandlung fand am 12. Oktober 2017 statt. In diesem Termin hat das Oberlandesgericht Celle angekündigt, weitere Feststellungsziele zu ergänzen und seine vorläufige Auffassung zum Sach- und Streitstand erläutert. Aufgrund mehrerer, zwischenzeitlich abgewiesener Befangenheitsanträge hat das Oberlandesgericht Celle die für 2017 vorgesehenen Verhandlungstermine aufgehoben. Eine Beigeladene hat gegen die Zurückweisung ihres Befangenheitsantrags Rechtsbeschwerde eingelegt. Das Oberlandesgericht Celle hat Termine zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung ab dem 5. Juni 2018 bestimmt. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen in den ausgesetzten Ausgangsverfahren unbegründet und die im Musterverfahren mit den Feststellungszielen begehrten Feststellungen nicht zu treffen sind. Die Porsche SE sieht sich durch den bisherigen Verlauf der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle in dieser Auffassung bestätigt.

Des Weiteren sind bzw. waren folgende Verfahren im Zusammenhang mit dem Vorwurf der Marktmanipulation rechtshängig:

Wegen der gleichen angeblichen Ansprüche, die bereits Gegenstand einer gegen die Porsche SE beim Landgericht Hannover rechtshängigen, derzeit ausgesetzten Schadensersatzklage in Höhe von rund 1,81 Mrd. € (zzgl. Zinsen) sind, haben die gleichen Kläger im September 2013 Klage gegen zwei Mitglieder (hiervon eines nicht mehr amtierend) des Aufsichtsrats der Porsche SE beim 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 von sieben Klägern aufgegeben, eine Prozesskostensicherheit zu stellen. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Am 7. Juni 2012 hat die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart Klage gegen zwei Gesellschaften eines Investmentfonds auf Feststellung des Nichtbestehens angeblicher Ansprüche in Höhe von rund 195 Mio. USD 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. Der Investmentfonds hat deshalb 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. Mit Beschluss vom 13. September 2016 hat der Bundesgerichtshof den Beschluss des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 30. Januar 2015 aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Stuttgart zurückverwiesen. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG sind bislang insgesamt fünf Schadensersatzklagen mit einem Gesamtstreitwert von ursprünglich rund 1,36 Mrd. € (zzgl. Zinsen) rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden. Die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wurden in 2016 vom Vorwurf der informationsgestützten Marktmanipulation rechtskräftig freigesprochen und der Antrag auf Verhängung einer Geldbuße gegen die Porsche SE in Höhe von 807 Mio. € infolgedessen abgelehnt. Das Ermittlungsverfahren gegen Mitglieder des Aufsichtsrats ist mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt worden.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe die Darstellung im Abschnitt „Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung sowie innerhalb des zusammengefassten Lageberichts für das Geschäftsjahr 2017 im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Seit April 2016 sind gegen die Porsche SE 190 Klageverfahren vor dem Landgericht Stuttgart anhängig gemacht oder zum Landgericht Stuttgart verwiesen worden. Eine Klage wurde im November 2017 zurückgenommen. Zudem haben einige Kläger eines Klageverfahrens ihre Klagen über insgesamt rund 70 Mio. € zurückgenommen. Die anhängigen Klagen sind auf Zahlung von Schadensersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 865 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadensersatzverpflichtung gerichtet. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieselthematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen

die Volkswagen AG. Eine Klage über rund 11.500 € ist sowohl gegen die Porsche SE als auch die Robert Bosch GmbH gerichtet. Die Volkswagen AG hat in einem Teil der Verfahren Befangenheitsanträge gestellt, über die noch nicht entschieden ist. Befangenheitsanträge eines Teils der Kläger wurden zwischenzeitlich zurückgewiesen. Ein Teil der Kläger hat Musterverfahrensanträge nach dem KapMuG gestellt. Die Porsche SE hat hilfsweise für den Fall, dass das Landgericht Stuttgart Klagen nicht ohne weiteres abweist, in insgesamt zehn dieser Verfahren den Erlass eines KapMuG-Vorlagebeschlusses mit sechs näher bezeichneten Feststellungszielen beantragt. Das Landgericht Stuttgart hat mit Blick auf die vorgenannten KapMuG-Anträge am 28. Februar 2017 einen Vorlagebeschluss erlassen, mit dem es insgesamt neun der von den Klägern geltend gemachten Feststellungsziele sowie die vorgenannten sechs hilfsweise von der Porsche SE geltend gemachten Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Stuttgart zur Entscheidung vorlegt. Das Landgericht Stuttgart hat zudem am 6. Dezember 2017 in einem Verfahren gegen die Volkswagen AG einen KapMuG-Vorlagebeschluss bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit in Bezug auf Anlegerklagen im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassen. Die Kläger haben zum Teil Verfahrensaussetzungen im Hinblick auf diesen Vorlagebeschluss beantragt. Zum Teil haben die Kläger Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG im Hinblick auf einen KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig in Schadensersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführt werden, beantragt. Es ist derzeit offen, in welchem Umfang die beim Landgericht Stuttgart anhängigen Verfahren etwa im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig oder im Hinblick auf die Vorlagebeschlüsse des Landgerichts Stuttgart ausgesetzt werden. 106 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart seit Anfang Mai 2017 im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt und, soweit das Landgericht Stuttgart die Verfahren nicht ausgesetzt hat, zum Teil eine Klagerücknahme angeregt. In 28 Verfahren hat das Landgericht Stuttgart per Beschluss entschieden, dass das jeweilige Verfahren nicht im Hinblick auf seinen Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ausgesetzt wird. Zur Klärung des Umfangs der Aussetzung plant das Landgericht Stuttgart gegenwärtig in einem Verfahren eine mündliche Verhandlung ab Sommer 2018. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von ursprünglich insgesamt rund 170.000 € ab. Die Volkswagen AG hat in Bezug auf fünf Klagen beim Oberlandesgericht Braunschweig Anträge auf Bestimmung des Landgerichts Braunschweig als zuständiges Gericht gestellt. In Bezug auf vier Verfahren hat zudem die Klägerseite entsprechende Gerichtsstandsbestimmungsanträge

beim Oberlandesgericht Braunschweig gestellt. Das Oberlandesgericht Braunschweig hat im Oktober 2017 in zwei Verfahren mit einem Gesamtstreitwert von rund 136.000 € das Landgericht Stuttgart als zuständiges Gericht bestimmt. Das Landgericht Braunschweig hat die beiden Verfahren dementsprechend an das Landgericht Stuttgart abgegeben. In drei Verfahren hat das Oberlandesgericht Braunschweig die Gerichtsstandsbestimmungsanträge zurückgewiesen. Die Klägerseite hat teilweise die Aussetzung des Verfahrens im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig beantragt. Teilweise haben die Kläger ihr Einverständnis mit einer solchen Aussetzung erklärt. Ein Teil der Kläger hat zudem die Aussetzung auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit beantragt. Eines der an das Landgericht Stuttgart abgegebenen Verfahren hatte das Landgericht Braunschweig zuvor hinsichtlich der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Mit Beschlüssen vom 21. Februar und 8. März 2018 hat das Landgericht Braunschweig drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE hat gegen diese Beschlüsse Rechtsbehelfe eingelegt. Ein Verfahren gegen die Porsche SE mit einem Streitwert von 20.000 € hat das Landgericht Braunschweig zunächst abgetrennt und dann an das Landgericht Stuttgart verwiesen. Eine Entscheidung über die Aussetzung bzw. Verweisung des übrigen noch anhängigen Verfahrens steht noch aus. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Gegen die Porsche SE wurden 10 Mahnbescheide in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) erwirkt. Die Mahnbescheide betreffen angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide jeweils Widerspruch eingelegt. Vier Anspruchsteller haben ihre behaupteten Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 3,6 Mio. € (zzgl. Zinsen) mittlerweile klageweise geltend gemacht.

Seit Oktober 2015 haben 51 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag angebliche Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen die Porsche SE geltend gemacht. Die angeblichen Ansprüche sind zum Teil nicht beziffert. Soweit die angeblichen Ansprüche von den Anspruchstellern beziffert werden, belaufen sie sich auf insgesamt rund 37 Mio. € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller begehren Schadensersatz aufgrund angeblich nicht ausreichender oder unterlassener Veröffentlichung von Kapitalmarktinformationen durch die Porsche SE. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Ermittlungsverfahren
Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat auf Anfrage mitgeteilt, dass ihr im Sommer 2016 eine Strafanzeige der BaFin gegen Verantwortliche der Porsche SE zugegangen ist und die Staatsanwaltschaft daraufhin ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieselthematik eingeleitet hat. Das Verfahren richtet sich gegen Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, Herrn Hans Dieter Pötsch und Herrn Matthias Müller. Das Ermittlungsverfahren richtet sich nicht gegen die Porsche SE. Die Porsche SE hält den erhobenen Vorwurf für unbegründet.

Aktienrechtliche Streitigkeiten
Ein Aktionär hat 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. Mit Urteil vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart die Klagen abgewiesen. Der Kläger hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klagen teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Derselbe Aktionär hat außerdem Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 erhoben. Mit Urteil vom 19. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart der Klage stattgegeben. Die Porsche SE hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Darüber hinaus hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Gegenstand des Antrags sind Fragen, die angeblich in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Juni 2016 gestellt und angeblich unzureichend beantwortet worden sind. Mit Beschluss vom 5. Dezember 2017 hat das Landgericht Stuttgart dem Antrag im Hinblick auf fünf Fragen stattgegeben und hinsichtlich der übrigen 49 Fragen abgelehnt. Die Porsche SE hat Beschwerde eingelegt. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Kooperationen

Anfang Januar 2018 verkündeten der Volkswagen Konzern und das auf Autonomes Fahren spezialisierte US-Unternehmen Aurora Innovation auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas, USA, ihre strategische Partnerschaft. Ziel der Zusammenarbeit ist unter anderem, selbstfahrende Elektrofahrzeuge als Mobilitätsflotten in Städte zu bringen – mit höchsten Sicherheitsanforderungen, bestem Nutzererlebnis und digitaler Intelligenz.

Scania hat im Februar 2018 eine Kooperation mit Haylion Technologies geschlossen. Ziel der Kooperationspartner ist es, gemeinsam die kommerzielle Nutzung von Anwendungen für Autonomes Fahren zu fördern. Scania und Haylion legen dabei den Schwerpunkt auf China, wo Haylion bereits heute zu den führenden Anbietern von innovativen Lösungen für den öffentlichen Personennahverkehr zählt.

Die Gläserne Manufaktur am Volkswagen Standort Dresden und das Startup-Unternehmen Wandelbots haben im März 2018 auf dem Technologiefestival South by Southwest in Austin, Texas, USA, ein neuartiges Gemeinschaftsprojekt zur Mensch-Roboter-Kollaboration (MRK) bekanntgegeben. Ziel ist, mit einer innovativen Erprobungsstation in der Gläsernen Manufaktur neue MRK-Anwendungen zu testen und zur Serienreife zu bringen. Die Aktivitäten in Dresden sollen sich über Montage, Logistik und Instandhaltung der Fertigung beim e-Golf von Volkswagen erstrecken.

Die MAN Truck & Bus AG und die Solera Holdings Inc., ein Unternehmen, das digitale Technologien zum Schutz und zur Vernetzung von Autos, Immobilien und Identitäten anbietet, sind im März 2018 eine Partnerschaft zur Digitalisierung von After-Sales-Abläufen im Nutzfahrzeuggeschäft eingegangen. MAN wird zukünftig auf die Solera Plattform „Digital Garage“ setzen, um die Vernetzung im After-Sales-Bereich weiter voranzutreiben.

Volkswagen Konzern richtet Energieversorgung neu aus

Im März 2018 kündigte der Volkswagen Konzern an, die beiden unternehmenseigenen Groß-Kraftwerke am Standort Wolfsburg grundlegend zu modernisieren und von Steinkohle- auf Erdgasbetrieb umzustellen. In diesem Zuge sollen mehrere neue Gas- und Dampfturbinenanlagen als Ersatz für die bestehenden Steinkohlekessel errichtet werden. Dafür werden rund 400 Mio. € investiert, die Inbetriebnahme soll zwischen 2021 und 2022 erfolgen. Mit den neuen hocheffizienten Gasturbinen für die Kraftwerke in Wolfsburg werden die CO_2-Emissionen in der Strom- und Wärmeerzeugung dauerhaft um rund 1,5 Mio. t pro Jahr reduziert.

Volkswagen Rating-Ausblick angehoben

Die Ratingagentur Moody’s hat im März 2018 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG mit Prime-2 beziehungsweise A3

bestätigt und den Ausblick von negativ auf stabil angehoben. Grund dafür war vor allem die starke operative Performance. Ein stabiles Rating, gestützt durch solide Finanzkennzahlen, ist wesentlich für die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns bei der Finanzierung an den Kapitalmärkten.

Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Volkswagen Konzerns

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben eine umfassende Weiterentwicklung der Führungsstruktur für den Konzern beschlossen. Die nachhaltige Umsetzung der neuen Struktur ist auch mit personellen Veränderungen im Vorstand verbunden. Herr Matthias Müller schied im gegenseitigen Einvernehmen am 12. April 2018 aus dem Volkswagen Konzernvorstand aus. Zu seinem Nachfolger als Vorsitzender des Vorstands wurde Herr Herbert Diess ernannt. Die Führung der Marke Volkswagen Pkw wird Herr Diess in Personalunion wahrnehmen – unterstützt von einem Chief Operating Officer, der das operative Tagesgeschäft verantworten wird. Darüber hinaus übernahm Herr Gunnar Kilian das Personalressort von Herrn Karlheinz Blessing. Herr Blessing schied im gegenseitigen Einvernehmen ebenfalls aus dem Konzernvorstand aus. Der für das Ressort Beschaffung zuständige Herr Francisco Javier Garcia Sanz verließ den Volkswagen Konzern auf eigenen Wunsch. Herr Oliver Blume, Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, wurde neu in den Konzernvorstand berufen.

Der Volkswagen Konzern gliedert sich zukünftig in sechs operative Einheiten und die Region China. Zu diesen operativen Einheiten gehören die neuen Markengruppen „Volumen“, „Premium“ und „Super Premium“, die Markengruppe „Truck & Bus“ sowie die Geschäftsfelder Beschaffung/Komponente und Finanzdienstleistungen.

Die Markengruppe „Volumen“ bilden die Marken Volkswagen Pkw, SEAT, ŠKODA, Volkswagen Nutzfahrzeuge und MOIA. Zur „Premium“-Markengruppe gehört die Marke Audi. Die Markengruppe „Super Premium“ besteht aus den Marken Porsche, Bentley und Bugatti. Volkswagen Truck & Bus bleibt die Dachgesellschaft von Scania, MAN und RIO. Die Zuordnung von Lamborghini, Ducati und Power Engineering wird überprüft. Die neue Struktur schafft die Voraussetzungen, die Konzernsteuerung zu verschlanken, die Marken zu stärken und ihnen mehr Verantwortung zu geben. So können Synergien konsequenter genutzt und Entscheidungen schneller getroffen und umgesetzt werden.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der Porsche SE ist maßgeblich geprägt von ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG sowie von der Entwicklung der gegen sie anhängigen Klageverfahren. Für die sich hieraus ergebende Entwicklung auf Ebene des Porsche SE Konzerns wird auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ in dieser Konzernquartalsmitteilung verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen berücksichtigen Einflussgrößen auf die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In den ersten drei Monaten des Jahres 2018 verzeichnete die Weltwirtschaft ein robustes Wachstum. Dabei übertraf die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern den jeweiligen Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich mehrheitlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem weiterhin vergleichsweise niedrigen Zinsniveau.

Entwicklung der Pkw-Märkte

Die weltweite Pkw-Nachfrage ist im Zeitraum Januar bis März 2018 weiter gestiegen (plus 2,4 %) und lag damit im neunten Jahr in Folge über dem vergleichbaren Wert des ersten Quartals des Vorjahres. Während in Westeuropa das Vorjahresniveau knapp verfehlt wurde, nahm die Zahl der Neuzulassungen insbesondere in den Regionen Asien-Pazifik, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa zu.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Von Januar bis März 2018 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen auf dem Vorjahresniveau. Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis März 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Wert der Vergleichsperiode. Auch die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis März 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte in Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa bei.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am Ende der ersten drei Monate 2018 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 0,9 % auf 648.104 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen der volumenbedingte Aufbau, die Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie der Personalanstieg in den neuen Werken in China bei. Mit 288.728 Arbeitnehmern waren im Inland 0,4 % mehr Mitarbeiter beschäftigt als am Jahresende 2017. Die Inlandsquote sank leicht auf 44,5 % (44,8 %).

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern
In den ersten drei Monaten 2018 erhöhte sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation[1] um 6,1 % auf 2.768.945 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in China, Europa und Südamerika. Der Volkswagen Konzern fertigte von Januar bis März 2018 insgesamt 2.726.609 Fahrzeuge, ein Rückgang um 0,4 % gegenüber Vorjahr. Im Inland sank die Produktion um 2,9 % auf 646.198 Einheiten. Die Inlandsquote ging auf 23,7 % (24,3 %) zurück.

[1] Die Handelsorganisation umfasst alle externen Handelsgesellschaften, die durch den Volkswagen Konzern beliefert werden.

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 31. März[1]

	2018	2017	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	1.239.837	1.185.788	4,6
Nordamerika	221.048	213.695	3,4
Südamerika	128.664	121.807	5,6
Asien-Pazifik	1.090.226	973.662	12,0
Weltweit	**2.679.775**	**2.494.952**	**7,4**
nach Marken			
Volkswagen Pkw	1.525.293	1.440.922	5,9
Audi	463.788	422.481	9,8
ŠKODA	316.716	283.482	11,7
SEAT	139.234	117.270	18,7
Bentley	2.198	2.377	–7,5
Lamborghini	1.124	987	13,9
Porsche	63.478	59.689	6,3
Bugatti	17	2	>100
Volkswagen Nutzfahrzeuge	114.706	121.871	–5,9
Scania	22.640	20.656	9,6
MAN	30.581	25.215	21,3

[1] Die Auslieferungen von 2017 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden den wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2018 bzw. zum 31. März 2018 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2017 (Ertragslage) bzw. zum 31. Dezember 2017 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt. Im September 2017 wurde die PTV Group erworben, somit ist das Vorjahresquartal nur eingeschränkt vergleichbar. Seit diesem Erwerb unterscheidet der Porsche SE Konzern zwei Segmente. Das erste Segment „PSE“ repräsentiert im Wesentlichen den Porsche SE Holdingbetrieb inkl. der at Equity-Beteiligungen. Das zweite Segment „Intelligent Transport Systems“ („ITS“) umfasst aktuell die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns[1]

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2018 auf 951 Mio. € (986 Mio. €). Davon entfielen 957 Mio. € (986 Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergibt sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 6 Mio. € unter Berücksichtigung von negativen Effekten aus der Kaufpreisallokation (minus 2 Mio. €).

Das Konzernergebnis war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 967 Mio. € (1.006 Mio. €) beeinflusst. Dieses Ergebnis entfiel in voller Höhe auf die Beteiligung an der Volkswagen AG. Das at Equity-Ergebnis enthielt Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 990 Mio. € (1.031 Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 23 Mio. € (minus 25 Mio. €).

Das Segment PSE erzielte bei gegenüber dem Vorjahr unveränderten Personalaufwendungen (3 Mio. €) und sonstigen betrieblichen Aufwendungen (4 Mio. €) ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 960 Mio. € (994 Mio. €). Aus der Veränderung der latenten Steuern ergab sich im Berichtszeitraum ein Steueraufwand in Höhe von 3 Mio. € (8 Mio. €).

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 18 Mio. €, die im Wesentlichen aus Lizenzverkäufen und erbrachten Wartungsleistungen resultieren und unter den Erwartungen für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2018 liegen.

Im Porsche SE Konzern hat sich die Zahl der Mitarbeiter zum Quartalsende gegenüber dem Vorjahresquartal von 30 auf 847 erhöht. Dies führte auch zu einem Anstieg der Personalaufwendungen auf 18 Mio. € (3 Mio. €). Die Abschreibungen in Höhe von 4 Mio. € (0 Mio. €) enthielten insbesondere die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven bei den immateriellen Vermögenswerten.

[1] Die dargestellten Vorjahreswerte berücksichtigen keine Anpassungseffekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 auf Ebene des Volkswagen Konzerns.

Das Konzernergebnis vor Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2018 auf 952 Mio. € (994 Mio. €). Hierzu trugen das Segment PSE 960 Mio. € und das Segment ITS minus 8 Mio. € bei.

Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns[1]

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere vermindert um die Darlehensverbindlichkeiten – hat sich zum Quartalsende auf 931 Mio. € (937 Mio. €) verringert.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 31.696 Mio. € um 544 Mio. € auf 32.240 Mio. € zum Quartalsende erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns zum Quartalsende in Höhe von 31.259 Mio. € (30.705 Mio. €) betrafen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten war insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 557 Mio. € auf 30.895 Mio. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 967 Mio. €. Gegenläufig wirkten sich direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge (minus 291 Mio. €) sowie Effekte aus der erstmaligen Anwendung neuer Bilanzierungsstandards (minus 119 Mio. €) aus. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 15 Mio. € enthalten.

Die Immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 330 Mio. € (333 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den aus der erstmaligen Konsolidierung der PTV Group resultierenden Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 213 Mio. € sowie die aus der Kaufpreisallokation resultierenden fortgeführten Werte für die Kundenstämme (62 Mio. €), die Software (40 Mio. €) und die Marke (13 Mio. €).

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 981 Mio. € (991 Mio. €) beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 31. März 2018 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 31.951 Mio. € (31.410 Mio. €). Die Eigenkapitalquote blieb im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2017 mit 99,1 % konstant.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich um 2 Mio. € auf 132 Mio. € leicht vermindert.

[1] Die dargestellten Vorjahreswerte berücksichtigen keine Anpassungseffekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 auf Ebene des Volkswagen Konzerns.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze unberücksichtigt bleiben.

In den ersten drei Monaten 2018 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 58,2 Mrd. €; das waren 3,6 % mehr als im Vorjahr. Volumenverbesserungen standen negative Wechselkurseffekte entgegen. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards glichen sich weitgehend aus. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse belief sich auf 80,1 % (80,0 %).

Abzüglich der Kosten der Umsatzerlöse übertraf das Bruttoergebnis mit 11,6 Mrd. € (11,4 Mrd. €) leicht den Wert des Vorjahres. Die Bruttomarge lag bei 19,9 % (20,3 %).

Im ersten Quartal 2018 ging das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahreswert um 0,2 Mrd. € auf 4,2 Mrd. € zurück. Die operative Umsatzrendite sank auf 7,2 % (7,8 %). Die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten belastete das operative Ergebnis mit 0,3 Mrd. €. Zudem hatte eine geringere Aktivierungsquote von Entwicklungskosten einen negativen Effekt. Positiv wirkte im Wesentlichen das gestiegene Volumen.

Das Finanzergebnis lag mit 0,3 Mrd. € (0,2 Mrd. €) auf dem Niveau des Vorjahres. Niedrigere Zinsaufwendungen sowie positive Effekte aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts standen im Wesentlichen währungsbezogenen Bewertungseffekten entgegen. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen verringerte sich gegenüber dem Vorjahr, das durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst war. Die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen übertrafen den Vorjahreswert leicht.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Mrd. € auf 4,5 Mrd. € ab. Das Ergebnis nach Steuern ging um 0,1 Mrd. € auf 3,3 Mrd. € zurück.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Chancen- und Risikobericht der Porsche SE im zusammengefassten Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 ist zum 31. März 2018 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 Konzernquartalsmitteilung. Hinsichtlich der Darstellung der Chancen und Risiken aus Beteiligungen haben sich die Risiken im Hinblick auf den Ergebnisbeitrag aus der PTV Group erhöht. Darüber hinaus ergaben sich gegenüber der Darstellung der Chancen und Risiken der Porsche SE im zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 keine wesentlichen Änderungen.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führt außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen finden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Ergebnisse werden voraussichtlich im Sommer 2018 vorliegen.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Beschwerde eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In den Klagen wird überdies behauptet, dass die Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei und die Dokumentation dieser Vereinbarung voraussichtlich innerhalb von circa 30 Tagen abgeschlossen sein würde.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschalteinrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet, gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney

General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen strebt hinsichtlich der Entscheidung eine erneute Prüfung an beziehungsweise erwägt die Einlegung von Rechtsmitteln.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Florida auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und das California Air Resources Board der zweiten Phase der emissionsbezogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu.

Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschalteinrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des Bundesstaat Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche gegen Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Die Vereinbarung mit dem Bundesstaat Maryland umfasst ein Consent Decree, das vom Staatsgericht Maryland genehmigt werden muss.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieselthematik kundenseitig rund 13.000 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht und Ausblick“ und „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieselthematik“ und „Auswirkungen der Dieselthematik auf Rechtsrisiken“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Abschnitt „Die Dieselthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2017 sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte gut vorbereitet. Sein einzigartiges Markenportfolio, die Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen dem Volkswagen Konzern weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation seines Kerngeschäfts wird Volkswagen die Konzernmarken trennschärfer positionieren und sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente optimieren. Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und seiner Baukästen daran, die Vorteile des Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2018 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieselthematik. Zudem gilt in der EU ein neues, zeitlich aufwendigeres Testverfahren zur Bestimmung von Schadstoff- und CO_2-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, die sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche um bis zu 5 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnet der Volkswagen Konzern im Jahr 2018 mit einer operativen Rendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge wird von einer operativen Rendite zwischen 5,0 und 6,0 % ausgegangen. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen einen gegenüber Vorjahr geringeren operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird von einem operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.

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 der künftigen Entwicklung seines operativen Ergebnisses, insbesondere ergänzt um Erwartungen des Vorstands der Porsche SE zu Entwicklungen des Finanzergebnisses einschließlich der Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen auf Ebene des Volkswagen Konzerns.

Da für Zwecke der Prognose der Porsche SE nicht ausschließlich das vom Volkswagen Konzern prognostizierte operative Ergebnis zugrunde gelegt werden kann, können ergebnisbeeinflussende Effekte in unterschiedlichem Ausmaß Einfluss auf die jeweils prognostizierten Kennzahlen der beiden Konzerne haben. So wirken sich beispielsweise Effekte im Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns nicht auf das prognostizierte operative Ergebnis im Volkswagen Konzern aus, während sich diese Effekte jedoch auf die Höhe des prognostizierten Ergebnisses nach Steuern des Porsche SE Konzerns auswirken.

Die nachfolgende Ergebnisprognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus etwaigen zukünftigen Investitionen des Porsche SE Konzerns werden nicht berücksichtigt.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieselthematik geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus.

Zum 31. März 2018 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 931 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2018 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 0,7 Mrd. € und 1,2 Mrd. € bewegen wird.

Finanzkalender

15. Mai 2018
Ordentliche Hauptversammlung

10. August 2018
Halbjahresfinanzbericht 2018

20. November 2018
Konzernquartalsmitteilung 3. Quartal 2018

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