PORSCHE SE

Konzernquartalsmitteilung

3. Quartal 2018

3. Quartal

2018

3. 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 30. September 2018 beschäftigte der Porsche SE Konzern 863 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. Darüber hinaus hat ein Unternehmen des Porsche SE Konzerns im vergangenen Geschäftsjahr die PTV Planung Transport Verkehr AG („PTV AG“), Karlsruhe, erworben. Ein weiteres Unternehmen des Porsche SE Konzerns hält Anteile an dem US-amerikanischen Technologieunternehmen INRIX Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“).

Vorrangige Kriterien der Porsche SE für Beteiligungen sind der Bezug zur automobilen Wertschöpfungskette, zur industriellen Fertigung oder zur Zukunft der Mobilität. Die automobile Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien über die Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Voraussetzung für eine Beteiligung durch die Porsche SE sind stets die Positionierung in einem attraktiven Marktumfeld und überdurchschnittliches Wachstumspotential.

Aktuell fokussiert die Porsche SE ihre Suche auf Unternehmen in den Bereichen Autonomes Fahren, Elektromobilität, Verkehrsmanagement, 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2018 und enthält Informationen über den Zeitraum 1. Januar bis zum 19. November 2018.

Alle Zahlen in dieser 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 Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Inhalt

8 Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern

15 Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

18 Geschäftsverlauf

23 Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

27 Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

38 Ausblick

40 Glossar

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 2018, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug auf einen hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Dieselthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Infolgedessen nahmen Behörden weltweit in ihren jeweiligen Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf (sogenannte „Dieselthematik“).

Im Zeitraum Januar bis September 2018 ergaben sich im operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von minus 2,4 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen sind die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig und der Staatsanwaltschaft München II im Zusammenhang mit der Dieselthematik erlassenen Geldbußen in Höhe von insgesamt 1,8 Mrd. € sowie höhere Rechtsverteidigungskosten.

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 der Aktienkurse der Volkswagen Stamm- und Vorzugsaktien beeinflusst. Zum 30. September 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.

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. 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 von ihm bestimmten 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 hatte das Oberlandesgericht Celle die für 2017 vorgesehenen Verhandlungstermine aufgehoben. Es sind weitere Befangenheitsanträge gestellt worden, die sämtlich zurückgewiesen wurden. Mit Beschluss vom 11. September 2018 hat das Oberlandesgericht Celle dem KapMuG-Vorlagebeschluss drei weitere Feststellungsziele hinzugefügt und mehrere Feststellungsziele neu gefasst. Am 30. Oktober 2018 hat eine weitere mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle stattgefunden, die sich im Wesentlichen mit Verfahrensanträgen und weiterem Sachvortrag der Klägerseite befasst hat. 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 Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG 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. Mit Schriftsatz vom 5. September 2018 hat die Beklagte einen Befangenheitsantrag gestellt, über den noch nicht entschieden wurde. 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 dazu die Darstellung 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 im Zusammenhang mit dem Erwerb von Vorzugsaktien der Porsche SE oder darauf bezogenen Derivaten sowie in einem Verfahren zusätzlich in Bezug auf Aktien der Volkswagen AG 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 bzw. fehlerhafte Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieselthematik vor. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch gegen die Volkswagen AG. 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. Das Landgericht Stuttgart hat die Befangenheitsanträge der Volkswagen AG bisher teilweise zurückgewiesen und im Übrigen noch nicht über sie entschieden. Die Volkswagen AG hat gegen die Zurückweisungen Beschwerde eingelegt. Befangenheitsanträge eines Teils der Kläger wurden 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 Oberlandesgericht Stuttgart hat mit einem Hinweisbeschluss vom 5. Juli 2018 Zweifel an der Zulässigkeit der Einleitung des Musterverfahrens durch den Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 geäußert. 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, ob und 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 oder bleiben. Derzeit sind 128 Verfahren auf den Vorlagebeschluss vom 28. Februar 2017 ganz oder teilweise ausgesetzt. Einen Teil der Verfahren hat das Landgericht Stuttgart zugleich auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt. Am 12. September 2018 hat das Landgericht Stuttgart in drei Verfahren eine mündliche Verhandlung durchgeführt. In zwei Verfahren, in denen insgesamt rund 164 Mio. € Schadensersatz geltend gemacht wurden, hat das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 den Klagen in Höhe von rund 47 Mio. € stattgegeben. Im dritten Verfahren mit einem Streitwert von rund 68.000 € hat das Landgericht Stuttgart am 24. Oktober 2018 einen Hinweisbeschluss erlassen, in dem das Landgericht Stuttgart eine weitere Sachaufklärung angekündigt und die Porsche SE zu weiterem Sachvortrag aufgefordert hat. Die Porsche SE hat gegen die am 24. Oktober 2018 ergangenen Urteile des Landgerichts Stuttgart Berufung eingelegt. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind seit September 2016 sieben Klagen gegen die Porsche SE erhoben worden. Von diesen sind derzeit noch vier Klagen beim Landgericht Braunschweig anhängig. Die Porsche SE ist dabei jeweils gemeinsam mit der Volkswagen AG verklagt. Die Klagen stützen sich auf angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblich pflichtwidrig unterlassener bzw. fehlerhafter Kapitalmarktinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadensersatz durch die Porsche SE in Höhe von derzeit insgesamt rund 17.000 € ab. Mit Beschlüssen vom 21. Februar, 8. März und 20. August 2018 hat das Landgericht Braunschweig drei der bei ihm anhängigen Verfahren hinsichtlich der Porsche SE und der Volkswagen AG im Hinblick auf den KapMuG-Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig sowie den Vorlagebeschluss des Landgerichts Stuttgart vom 6. Dezember 2017 bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit ausgesetzt. Die Porsche SE ist damit neben der Volkswagen AG weitere

Musterbeklagte des Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Braunschweig sowie des mit Vorlagebeschluss vom 6. Dezember 2017 eingeleiteten Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart bezüglich Fragen der örtlichen Zuständigkeit. Am 10., 11. und 17. September 2018 fanden die ersten Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Braunschweig statt. Mit Beschluss vom 23. Oktober 2018 hat das Oberlandesgericht Braunschweig Anträge der Beigeladenen auf Erweiterung des Musterverfahrens um Feststellungsziele, die sich ausschließlich auf angebliche Ansprüche gegen die Porsche SE beziehen, zurückgewiesen. Die Rechtsbeschwerde wurde zugelassen. Termine zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung sind ab dem 26. November 2018 bestimmt. Eine Entscheidung über die Aussetzung des übrigen noch beim Landgericht Braunschweig 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 54 Personen außergerichtlich bzw. mittels Güteantrag, jedoch noch nicht klageweise 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.

17 Anspruchsteller haben seit August 2018 angebliche Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von insgesamt rund 423.000 € gegenüber dem Oberlandesgericht Braunschweig zum dortigen Musterverfahren angemeldet.

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. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Beschluss vom 10. September 2018 darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung zurückzuweisen und zur Rücknahme der Berufung geraten. Am 18. Oktober 2018 hat der Kläger die Berufung zurückgenommen. Das Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 28. Oktober 2016 ist damit rechtskräftig.

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.

Im November 2018 hat ein Aktionär bei dem Landgericht Stuttgart ein sogenanntes Statusverfahren gemäß § 98 AktG eingeleitet und die gerichtliche Feststellung beantragt, dass der Aufsichtsrat der Porsche SE abweichend von seiner derzeitigen Zusammensetzung je zur Hälfte mit Anteilseignervertretern und Arbeitnehmervertretern zu besetzen sei. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass ihr Aufsichtsrat ordnungsgemäß zusammengesetzt und der Antrag unbegründet ist.

Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2018 dargestellt.

Dieselthematik

Im Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II einen Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten von der AUDI AG hergestellten bzw. vertriebenen V6/V8-Dieselaggregaten und Dieselfahrzeugen erlassen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € für eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit „Abgas Service/ Zulassung Aggregate“ sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio. € zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die AUDI AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

Kooperationen

Anfang Juli 2018 unterzeichneten die Volkswagen Group China und SEAT eine Absichtserklärung mit der Anhui Jianghuai Automobile Group Corp. Ltd. (JAC). Die drei Parteien wollen gemeinsam ein neues Zentrum für Forschung und Entwicklung mit Fokus auf Elektrofahrzeuge und Technologien für Konnektivität und Autonomes Fahren einrichten sowie eine eigene leistungsstarke Plattform für batterieelektrische Fahrzeuge am Markt etablieren.

Im Juli 2018 hat die Volkswagen Group China mit dem langjährigen Joint-Venture-Partner FAW sowie mit dem China Intelligent and Connected Vehicles (Beijing) Research Institute Co. Ltd. Absichtserklärungen in den Bereichen Elektromobilität, Konnektivität, Mobilitätsdienste und Autonomes Fahren unterzeichnet. Ziel ist es, mit den chinesischen Partnern die breit angelegte Elektrooffensive in der Volksrepublik sowie den Einsatz neuer Technologien weiter konsequent voranzutreiben.

Im September 2018 haben die TRATON AG und Hino Motors ihre strategische Partnerschaft vertieft. Ziel ist die Gründung eines gemeinsamen Joint Ventures für die Beschaffung und die Bündelung ihrer Kräfte im Bereich Elektromobilität. Hino ist seit über 25 Jahren im Bereich der elektrifizierten Fahrzeuge tätig und verfügt über die weltweit größte Flotte von Hybrid-Nutzfahrzeugen.

Ebenfalls im September 2018 haben die TRATON AG und die chinesische CNHTC Group (Sinotruk) einen weiteren Ausbau ihrer langfristigen Partnerschaft bekannt gegeben. Ziel ist es, ein neues Joint Venture zu gründen, um einen schweren Lkw von MAN für China zu entwickeln. Außerdem soll die Kooperation in den Bereichen Technologie und Beschaffung evaluiert und intensiviert werden.

Volkswagen hat Ende September 2018 eine strategische Partnerschaft mit Microsoft geschlossen, um gemeinsam die Volkswagen Automotive Cloud zu entwickeln. Die Partnerschaft bildet die Grundlage, um die globale Cloud-Expertise von Microsoft mit der Erfahrung von Volkswagen als Automobilunternehmen mit weltweiter Marktpräsenz zu verbinden. Volkswagen geht damit einen entscheidenden Schritt im Wandel hin zum Mobilitätsanbieter mit einer vollvernetzten Fahrzeugflotte und mit dem digitalen Ökosystem „Volkswagen We“. Mit dem Aufbau der Volkswagen Automotive Cloud will Volkswagen künftig digitale Dienste auf seine gesamte Flotte ausweiten. Die erarbeiteten Lösungen sollen langfristig auch auf weitere Konzernmarken in allen Regionen der Welt ausgerollt werden.

Neue Produktionsstandorte in China

Der Volkswagen Konzern eröffnete im Zuge seiner Lokalisierungsstrategie für China bis Ende August 2018 an den Standorten Qingdao, Foshan und Tianjin drei neue FAW-Volkswagen-Fahrzeugwerke sowie das Komponentenwerk Volkswagen FAW Platform Tianjin Branch. Im Werk Tianjin sollen künftig jährlich 300.000 SUV-Modelle vom Band rollen und damit die Basis für die SUV-Offensive der Volkswagen Group China bilden. In Tianjin wurden die Fahrzeug- und Komponentenwerke an einem Standort gebündelt, um zusammen mit dem bestehenden Getriebewerk weitere Synergien zu nutzen und die Produktionseffizienz zu steigern. Die Eröffnung der zweiten Fahrzeugfertigung in Foshan mit einer Gesamtkapazität von jährlich 600.000 Fahrzeugen ist wegweisend für die Elektrifizierungsstrategie „Roadmap E“ des Volkswagen Konzerns. Dort soll bis 2020 die Fertigung von Fahrzeugen auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) und von MEB-Batteriesystemen aufgenommen werden. Auch in Qingdao werden neben Autos mit Verbrennungsmotor in Zukunft elektrifizierte Fahrzeuge vom Band laufen können. Zudem wird dort die Produktion von Batteriesystemen für die MQB-Plattform stattfinden. Alle vier neuen Fabriken erhöhen die Flexibilität von Volkswagen Group China deutlich, auf Kundenbedürfnisse schneller reagieren zu können.

Außerordentliche Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der MAN SE

Die TRATON AG (vormals Volkswagen Truck & Bus AG), eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, hat am 22. August 2018 den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) mit der MAN SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019 außerordentlich gekündigt.

Zuvor hatte das Oberlandesgericht München in einem Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass die in dem Vertrag angebotene Barabfindung auf 90,29 € je Aktie und der jährliche Ausgleich auf 5,47 € brutto je Aktie zu erhöhen ist. Daraus ergibt sich eine signifikante Erhöhung des

jährlich zu zahlenden Ausgleichs an die Minderheitsaktionäre der MAN SE. Da dieser nach Auffassung des Vorstands der TRATON AG nunmehr in keinem angemessenen Verhältnis zur Gewinnabführung der MAN SE und den anderweitigen Vorteilen aus dem BGAV steht, hat die TRATON AG das ihr in diesem Fall nach § 304 Abs. 4 Aktiengesetz zustehende außerordentliche Kündigungsrecht ausgeübt.

Im Anschluss an die Bekanntmachung der Eintragung der Beendigung des BGAV ins Handelsregister Anfang des Jahres 2019 erhalten die außenstehenden Aktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten zum Barabfindungspreis von 90,29 € der TRATON AG anzudienen.

Nach dem Stichtag wurden dem Volkswagen Konzern 17,8 Mio. Aktien der MAN SE angedient. Auf diese entfällt ein Abfindungsanspruch in Höhe von 1,6 Mrd. €, der im vierten Quartal zur Auszahlung kommt. Nach der Andienung hält der Volkswagen Konzern 86,9 % der Anteile an der MAN SE.

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, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In den ersten neun Monaten des Jahres 2018 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum mit im Zeitverlauf nachlassendem Tempo fort. Während die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften leicht über dem Wert der Vorjahresperiode lag, befand sie sich in den Schwellenländern auf einem gleichbleibenden Niveau. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich mehrheitlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen Zinsniveau. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene führten zu erheblich gestiegener Unsicherheit.

Die Konjunktur in Westeuropa verzeichnete von Januar bis September 2018 insgesamt ein solides Wachstum bei abnehmender Dynamik. Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten in den ersten drei Quartalen 2018 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten. In Osteuropa begünstigte das im Vorjahresvergleich höhere Energiepreisniveau die wirtschaftliche Entwicklung. In der Region Nordamerika stieg das Wachstum der US-Wirtschaft im Berichtszeitraum weiter an, während die Lage in der Region Südamerika angespannt blieb. Die chinesische Wirtschaft wuchs im Berichtszeitraum mit nahezu unverändert hoher Dynamik, während Indien im Jahresverlauf eine nachlassende Wachstumsgeschwindigkeit auf hohem Niveau verzeichnete. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein abgeschwächtes BIP-Wachstum.

Entwicklung der Pkw-Märkte

Die weltweite Pkw-Nachfrage ist von Januar bis September 2018 gestiegen (plus 1,2 %). Sie lag damit im neunten Jahr in Folge über dem vergleichbaren Vorjahreswert. In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum aufgrund der positiven Entwicklung im zweiten Quartal leicht über dem Vorjahresniveau. Die Umstellung auf das Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zum 1. September 2018 führte zu Vorzieheffekten in den Monaten Juli und August und zu signifikanten Rückgängen im September. Insgesamt verlangsamte sich das Wachstum im Vergleich zur Vorjahresperiode. Während in der Region Asien-Pazifik die Nachfrage ebenfalls nur leicht zunahm, verzeichneten die Regionen Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika deutliche Zuwächse. Dagegen blieben die Verkäufe in Nordamerika leicht unter dem Vorjahreswert.

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

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern
Am Ende der ersten neun Monate 2018 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 2,9 % auf 660.627 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. Im Inland waren 292.585 Arbeitnehmer beschäftigt, ein Anstieg von 1,8 % gegenüber dem Stand vom Jahresende 2017. Die Inlandsquote verringerte sich jedoch auf 44,3 % (44,8 %).

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern
In den ersten neun Monaten 2018 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation[1] um 2,7 % auf 8.123.044 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in Zentral- und Osteuropa, China und Brasilien. Der Auslandsabsatz erhöhte sich im Berichtszeitraum um 3,3 %. Im Inland sank der Absatz bedingt durch die im dritten Quartal erfolgte Umstellung auf das Testverfahren WLTP gegenüber dem Vorjahreswert um 2,3 %. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,6 % (12,2 %). Von Januar bis September 2018 stieg die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf insgesamt 8.178.747 Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 1.714.429 Einheiten, der Rückgang von 12,6 % war im Wesentlichen WLTP-bedingt. Die Inlandsquote sank auf 21,0 % (24,4 %).

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns
Im Zeitraum Januar bis September 2018 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 8.130.250 Fahrzeuge an Kunden aus. Gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres waren das 4,2 % bzw. 323.964 Einheiten mehr.

Die weltweite Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern stieg im Berichtszeitraum bei einem leicht wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf 7.592.480 Fahrzeuge. In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Asien-Pazifik übertraf die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern den jeweiligen Vorjahreswert teilweise deutlich. In Nordamerika lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge etwa

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

auf dem Niveau des Vorjahres. Die größte absolute Steigerung verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken ŠKODA und SEAT. Auch Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, Lamborghini sowie Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen.

In den ersten neun Monaten 2018 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 537.770 (plus 5,0 %) Nutzfahrzeuge an Kunden. Davon entfielen 145.068 (plus 11,6 %) Einheiten auf Lkw und 16.393 (plus 22,1 %) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % auf 376.309 Fahrzeuge.

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

Auslieferungen von Pkw und Nutzfahrzeugen an Kunden vom 1. Januar bis 30. September[1]

	2018	2017	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.683.916	3.563.004	3,4
Nordamerika	713.295	718.733	–0,8
Südamerika	436.455	389.746	12,0
Asien-Pazifik	3.296.584	3.134.803	5,2
Weltweit	**8.130.250**	**7.806.286**	**4,2**
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.622.846	4.490.902	2,9
Audi	1.407.718	1.380.463	2,0
ŠKODA	939.064	871.082	7,8
SEAT	415.577	354.894	17,1
Bentley	7.107	7.890	–9,9
Lamborghini	3.554	2.930	21,3
Porsche	196.562	185.898	5,7
Bugatti	52	42	23,8
Volkswagen Nutzfahrzeuge	371.442	367.884	1,0
Scania	68.639	63.959	7,3
MAN	97.689	80.342	21,6

[1] Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Finanzdienstleistungen des Volkswagen Konzerns

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2018 weiterhin sehr beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 5,8 Mio. (5,4 Mio.) Kontrakten über dem Vergleichswert 2017. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 34,0 % (33,8 %). Am 30. September 2018 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 19,4 Mio. Einheiten den Stand vom 31. Dezember 2017 um 5,5 %.

Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

In den nachfolgenden Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnis- und Bestandsgrößen des Porsche SE Konzerns für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2018 bzw. zum 30. September 2018 dargestellt. Während sich die Vorjahresangaben für Ergebnis- und Zahlungsgrößen auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2017 beziehen, werden für Bestandsgrößen Werte zum 31. Dezember 2017 als Vergleichsgröße herangezogen. Durch den Erwerb der PTV Group (PTV AG und ihre Tochterunternehmen) im September 2017 sind die Vorjahresangaben nur eingeschränkt vergleichbar.

Seit der Vollkonsolidierung der PTV Group 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 die Entwicklung intelligenter Softwarelösungen für die Transportlogistik, die Verkehrsplanung und das Verkehrsmanagement. Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns setzt sich im Wesentlichen additiv aus den beiden Segmenten zusammen, da die Überleitungseffekte von untergeordneter Bedeutung sind. Für das ITS Segment war nur ein Monat in der Vergleichsperiode enthalten. Aus Wesentlichkeitsgründen und aufgrund mangelnder Vergleichbarkeit wurde daher auf Vorjahresangaben für das ITS Segment verzichtet.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2018 auf 2.672 Mio. € (2.136[1] Mio. €). Davon entfielen 2.686 Mio. € (2.139[1] Mio. €) auf das Segment PSE. Für das Segment ITS ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 14 Mio. € unter Berücksichtigung von Effekten aus der Kaufpreisallokation in Höhe von minus 7 Mio. €.

Das Ergebnis des Segments PSE war maßgeblich durch das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 2.739 Mio. € (2.194[1] Mio. €) beeinflusst. Der Anstieg des at Equity-Ergebnisses um 545 Mio. € war auf den Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen. Das at Equity-Ergebnis aus der Beteiligung an INRIX hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert, ist allerdings weiterhin negativ. Im at Equity-Ergebnis sind Ergebnisbeiträge aus der laufenden at Equity-Bewertung in Höhe von 2.801 Mio. € (2.263[1] Mio. €) sowie Fortführungseffekte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von minus 62 Mio. € (minus 69 Mio. €) enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Segment PSE gegenüber dem Vorjahr um 10 Mio. € auf 33 Mio. €. Der Anstieg war insbesondere auf höhere Rechts- und Beratungskosten im Zusammenhang mit der Dieselthematik zurückzuführen. Der Personalaufwand in Höhe von 12 Mio. € hat sich gegenüber dem Vorjahr um

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst.

3 Mio. € erhöht. Der Anstieg war überwiegend auf Leistungen an das ehemalige Vorstandsmitglied Herrn Matthias Müller zurückzuführen.

Das Finanzergebnis des PSE Segments belief sich im Berichtszeitraum auf minus 2 Mio. € (minus 9 Mio. €). Die Verbesserung resultierte insbesondere aus geringeren Zinsaufwendungen aufgrund eines im Juni 2017 getilgten Darlehens. Ferner sind im Finanzergebnis insbesondere unveränderte Refinanzierungsaufwendungen für eine Kreditlinie enthalten.

Das Segment PSE erzielte ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 2.693 Mio. € (2.154[1] Mio. €). Der latente Ertragssteueraufwand resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung des at Equity Buchwerts aus der Beteiligung an der Volkswagen AG und hat sich gegenüber dem Vorjahr im Saldo von 16 Mio. € auf 8 Mio. € verringert.

Das Segment ITS erzielte im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 69 Mio. €, die aus erbrachten Wartungsleistungen, Lizenzverkäufen, dem Projektgeschäft und aus Leistungen für Hosting resultierten. Bei einem Materialaufwand für bezogene Leistungen von 11 Mio. €, Personalaufwendungen von 46 Mio. €, Abschreibungen in Höhe von 13 Mio. € und sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 19 Mio. € erzielte das ITS Segment ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von minus 16 Mio. €. Unter Berücksichtigung der Ertragsteuern ergab sich ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 14 Mio. €.

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 angepasst.

Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns umfasst flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere abzüglich Finanzschulden. Diese hat sich gegenüber dem Jahresbeginn auf 961 Mio. € (937 Mio. €) erhöht. Der Anstieg war insbesondere auf den positiven Dividendenüberschuss in Höhe von 63 Mio. € zurückzuführen, der sich aus dem Saldo zwischen den aus der Beteiligung an der Volkswagen AG vereinnahmten Dividenden und der Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE ergab. Gegenläufig wirkten sich operative Aufwendungen, insbesondere Zahlungen an Berater, in Höhe von 33 Mio. € aus.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 31.576[1] Mio. € um 1.248 Mio. € auf 32.824 Mio. € zum 30. September 2018 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 31.813 Mio. € (30.586[1] Mio. €) umfassen im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich um 1.234 Mio. € auf 31.454 Mio. € erhöht hat. Diese Erhöhung resultierte insbesondere aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 2.740 Mio. €. Gegenläufig wirkten sich direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge sowie sonstige Veränderungen (minus 905 Mio. €) und erhaltene Dividendenzahlungen (minus 601 Mio. €) aus. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX in Höhe von 16 Mio. € (15 Mio. €) enthalten.

Die immateriellen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 323 Mio. € (333 Mio. €) enthalten im Wesentlichen den aus der Konsolidierung der PTV Group resultierenden Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 213 Mio. € sowie die hieraus resultierenden fortgeführten Werte für die Kundenstämme, die Software und die Marke.

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 1.012 Mio. € (991 Mio. €) beinhalten insbesondere flüssige Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2018 insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses nach Steuern auf insgesamt 32.522 Mio. € (31.292[1] Mio. €). Die Eigenkapitalquote blieb im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2017 mit 99,1 % konstant.

Ertragslage des Volkswagen Konzerns

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2018. 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 unberücksichtigt bleiben. Ferner ist zu beachten,

[1] Die Vorjahreswerte wurden aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 und IFRS 15 angepasst.

dass sich das Ergebnis des Volkswagen Konzerns nur mit dem Kapitalanteil der Porsche SE in ihrem Konzernergebnis niederschlägt. Infolge der Pflicht zur Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 ergaben sich teilweise Anpassungen der Vorjahreswerte.

Von Januar bis September 2018 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 174,6 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 2,7 %. Positiv wirkten insbesondere Volumen- und Mixeffekte sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenstand. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards wirkten insgesamt umsatzerhöhend. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse belief sich auf 81,0 % (80,2 %).

Das Bruttoergebnis lag mit 35,0 Mrd. € um 2,4 Mrd. € über dem Vorjahreswert. Die Bruttomarge belief sich auf 20,1 % (19,2 %). Bereinigt um im Vorjahr hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis um 0,3 Mrd. € über Vorjahr. Die Bruttomarge vor Sondereinflüssen hatte im Vorjahreszeitraum 20,4 % betragen.

Mit 13,3 Mrd. € (13,2 Mrd. €) lag das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen in den ersten drei Quartalen 2018 auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen war mit 7,6 % (7,8 %) leicht rückläufig. Einen positiven Einfluss hatten insbesondere Volumenverbesserungen, während die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten und eine geringere Aktivierungsquote von Entwicklungskosten negativ wirkten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 2,4 Mrd. € (minus 2,6 Mrd. €). Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns lag mit 10,9 Mrd. € um 0,2 Mrd. € über dem Vorjahreswert. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,2 % (6,3 %).

Das Finanzergebnis war mit 1,6 Mrd. € um 2,0 Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts, niedrigere Zinsaufwendungen und währungsbezogene Bewertungseffekte hatten einen positiven Einfluss, die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE wirkte insgesamt belastend. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen nahm zu, wobei die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen höher ausfielen als ein Jahr zuvor. Der Vorjahreszeitraum war durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns verbesserte sich gegenüber Vorjahr um 2,2 Mrd. € auf 12,5 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1,8 Mrd. € auf 9,4 Mrd. € zu.

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 30. September 2018 hinsichtlich der Ausführungen zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren. Hierzu verweisen wir auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung.

Ferner ist die Darstellung der Chancen und Risiken aus Beteiligungen zu aktualisieren. Im Jahresverlauf haben sich auf Ebene des Volkswagen Konzerns Risiken aus der Dieselthematik materialisiert, die sich anteilig auf das at Equity-Ergebnis des Porsche SE Konzerns ausgewirkt haben. Insbesondere aus diesem Grund war eine Anpassung des bislang kommunizierten Korridors für das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE vorzunehmen.

Im Hinblick auf den Ergebnisbeitrag aus der PTV Group haben sich die Risiken im Jahresverlauf erhöht. Hintergrund ist eine unterplanmäßige Entwicklung der PTV Group in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2018, die erwartungsgemäß im letzten Quartal nicht vollständig ausgeglichen werden kann.

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

Nach Auskunft der Volkswagen AG wurde am 1. November 2018 gegen die Volkswagen AG eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Braunschweig eingereicht, welche insbesondere auf die Feststellung gerichtet ist, dass Käufern von Fahrzeugen, in denen ein Motor des Typs EA 189 EU5 oder EU6 verbaut wurde, dem Grunde nach ein Anspruch auf Schadensersatz gegen die Volkswagen AG zusteht.

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich im Übrigen auf den Stichtag 30. Oktober 2018.

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 führte 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 fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Im Anschluss an weitere Prüfungen im August 2018 erfolgte auf Vorschlag der Volkswagen AG und in Übereinstimmung mit diesem Bescheid auch bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eine Softwaremaßnahme zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Amended 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, bezüglich der die Volkswagen AG die Abweisung beantragt hat. Am 7. September 2018 wies das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurück, wonach das Verfahren fortgeführt wird.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (die „SEC“ – US-Börsenaufsicht) hat von der Volkswagen AG Informationen für die von der Volkswagen AG begebenen Anleihen angefordert. Diese Anfrage bezieht sich auf mögliche Verletzungen von Wertpapiergesetzen, die daraus resultieren sollen, dass die Nichteinhaltung von US-amerikanischen Emissionsvorschriften durch bestimmte Volkswagen Dieselfahrzeuge nicht offen gelegt wurde.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-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 bzw. wies diesen zum Teil ab. Sowohl Volkswagen als auch Tennessee haben 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 bzw. wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel 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 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 12. Februar 2019 anberaumt.

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. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

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 bzw. wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung bzw. die Einlegung von Rechtsmitteln ab. Am 1. August 2018 legte Volkswagen bei einem texanischen Berufungsgericht Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Prozessgerichts ein.

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, Utah 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 Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet. Sie bestätigte, dass sie unter anderem gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstands der Porsche SE bezüglich seiner eventuellen Beteiligung an einer möglichen Marktmanipulation in Zusammenhang mit der gleichen Thematik ermittelt.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) 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. Die Parteien haben vereinbart, die Anhörung zu dem Antrag weiter zu verschieben, eine Anhörung ist nicht terminiert.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaats Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen Rückgabe bzw. Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. bzw. 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaats West Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht und in Bezug auf Vorwürfe im Rahmen eines kartellrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im Northern District von Kalifornien – wesentliche falsche und unvollständige Aussagen getätigt haben sollen. Am 13. Juli 2018 reichten die Kläger eine geänderte Klage ein; die Abweisung dieser Klage wurde eingereicht.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0 l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depositary Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DOJ) und der EPA abgeschlossenen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden. Auch für die im Third California Partial Consent Decree genannten Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung wurde am 30. August 2018 eine solche Änderungsanzeige beim gleichen Gericht eingereicht.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich ehemaliges Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt im Zusammenhang mit der Dieselthematik derzeit gegen 23 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

Am 13. Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der

Dieselthematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird.

Am 11. Juli 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Verfahrensakten des noch gegen Mitarbeiter der Volkswagen AG geführten sogenannten NO_x-Verfahrens gewährt. Am 3. September 2018 wurde zudem Akteneinsicht im beendeten Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig genommen. Dies ist für die Volkswagen AG ein weiterer Schritt bei der Aufarbeitung der Dieselthematik.

Im Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II einen Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten von der AUDI AG hergestellten bzw. vertriebenen V6/V8-Dieselaggregaten und Dieselfahrzeugen erlassen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € für eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit „Abgas Service/Zulassung Aggregate“, sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio. € zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und einen Rechtsmittelverzicht erklärt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Die Geldbuße wurde zwischenzeitlich auch vollständig bezahlt und ist als vollstreckt anzusehen. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die AUDI AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem

Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Missouri hat gegen diese Entscheidung keine Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik rechtskräftig.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat am 30. Juli 2018 im Rahmen des gegen Einzelpersonen geführten Ermittlungsverfahrens wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG nach § 30 OWiG eingeleitet. Am 24. August 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig in diesem Verfahren den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Ermittlungsakte gewährt.

Am 15. August 2018 lehnte ein Bezirksgericht in Ontario eine von Investoren in American Depository Receipts und Aktien der Volkswagen AG mutmaßliche Securities-Sammelklage unter anderem mit der Begründung ab, dass das Gericht für die Klage nicht zuständig sei. Ein Rechtsmittel gegen diese Entscheidung wurde am 14. September 2018 zugestellt.

In den USA einigten sich am 28. August 2018 die Volkswagen AG und eine mutmaßliche Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG auf eine Regelung der Ansprüche wegen angeblich erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge, gegen eine Ausgleichszahlung in Höhe von 48 Mio. USD. Der vorgeschlagene Vergleich unterliegt noch der Zustimmung des Gerichts.

Am 17. September 2018 beantragten die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte Tochterunternehmen beim Obersten Gerichtshof von Kanada die Zulassung der Berufung bezüglich der Entscheidung eines Bezirksgerichts von Quebec

vom 24. Januar 2018, nach der eine Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts allein wegen der Frage zugelassen wurde, ob Strafschadenersatz geltend gemacht werden könne.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselkonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenzial. Von Juli 2017 bis September 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahrzeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse sind dem KBA vorgestellt worden.

Von der financialright GmbH wurde, nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 Schweizer Kunden, eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG erhoben.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden.

Der Volkswagen AG wurden 14 von dem österreichischen Konsumentenschutz (VKI) erhobene Klagen zugestellt. In diesen werden für rund 8.400 Kunden Schadenersatzansprüche geltend gemacht, die an den VKI zum Inkasso abgetreten wurden. Darüber hinaus wurden der Volkswagen AG sechs Klagen der Plattform „Cobin Claims“ zugestellt, in denen abgetretene Schadensersatzansprüche von ungefähr 80 Kunden geltend gemacht werden.

Am 12. September 2018 wurde eine kundenseitige Sammelklage in Johannesburg gegen Volkswagen of South Africa Ltd. und diverse Händler erhoben.

In Polen wurden am 17. September 2018 weitere Sammelklagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erhoben.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieselthematik kundenseitig rund 25.500 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Im Rahmen der in der Öffentlichkeit bereits bekannten kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie hat die Europäische Kommission am 18. September 2018 ein formelles Verfahren gegen die betroffenen Unternehmen eingeleitet. Die Untersuchungen dauern seit geraumer Zeit an. Wie der Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu entnehmen ist, hat die Europäische Kommission den Untersuchungsgegenstand nunmehr lediglich auf den Bereich Emissionen begrenzt. Die

Verfahrenseinleitung ist ein üblicher und rein prozessualer Verfahrensschritt, der von Volkswagen erwartet wurde. Der Volkswagen Konzern und die betreffenden Konzernmarken kooperieren vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und werden die Kooperation auch weiterhin fortsetzen.

Darüber hinaus hat die italienische Wettbewerbsbehörde ein Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen (vermeintlicher Austausch von wettbewerblich sensitiven Informationen) gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften, darunter die Volkswagen Bank GmbH, eingeleitet. Das Verfahren wurde später auf die relevanten Muttergesellschaften ausgeweitet, darunter die Volkswagen AG. Im Oktober 2018 haben die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen AG Beschwerdepunkte erhalten, welche die Erkenntnisse der Behörde zusammenfassen und den vermeintlichen Verstoß beschreibt. Eine Bewertung des zugrundeliegenden Sachverhalts ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und am 6. August 2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Danach konnte die Barabfindung von 90,29 € je Aktie gemäß § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden. Daneben haben außenstehende MAN Aktionäre weitere Anträge an das Oberlandesgericht München gestellt, um auch die Erhöhung der im Jahr 2013 gezahlten Garantiedividende auf 5,47 € brutto zu erreichen. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts München zu diesen nach Abschluss des Verfahrens gestellten Anträgen bleibt abzuwarten.

In den Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertritt die brasilianische Finanzverwaltung bezüglich der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America eine abweichende Auffassung der steuerlichen Auswirkungen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet.

Darüber hinaus ergaben sich nach den von der Volkswagen AG erteilten Informationen 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 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen 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 ihm 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, das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

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

Inklusive Sondereinflüssen erwartet Volkswagen für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw eine operative Umsatzrendite, die moderat unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

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.

Ursprünglich ging die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 3,4 Mrd. € und 4,4 Mrd. € aus. Unter Berücksichtigung der im Geschäftsjahr 2018 bislang gegebenen Sondereinflüsse auf Ebene des Volkswagen Konzerns in Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von 2,4 Mrd. € (auf die Erläuterungen im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ wird verwiesen) sowie sich abzeichnender zeitlicher Verzögerungen in Bezug auf steuerliche Ausgleichsansprüche im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich gegenüber der Volkswagen AG war der bislang kommunizierte Korridor für das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE anzupassen.

Nach derzeitiger Einschätzung wird das Konzernergebnis nach Steuern der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2018 zwischen 2,5 Mrd. € und 3,5 Mrd. € liegen. Die Prognose berücksichtigt insbesondere die Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung sowie die bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Aufgrund dieser Einschränkungen unterliegt die Prognose der Porsche SE nach wie vor zwangsläufig Einschätzungsrisiken.

Zum 30. September 2018 verfügte der Porsche SE Konzern über eine Nettoliquidität in Höhe von 961 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.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Aktivierungsquote
Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile des Volkswagen Konzerns definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

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

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

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

Operative Umsatzrendite
Die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns ist das Verhältnis von erwirtschaftetem operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

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