

Konzernquartalsmitteilung

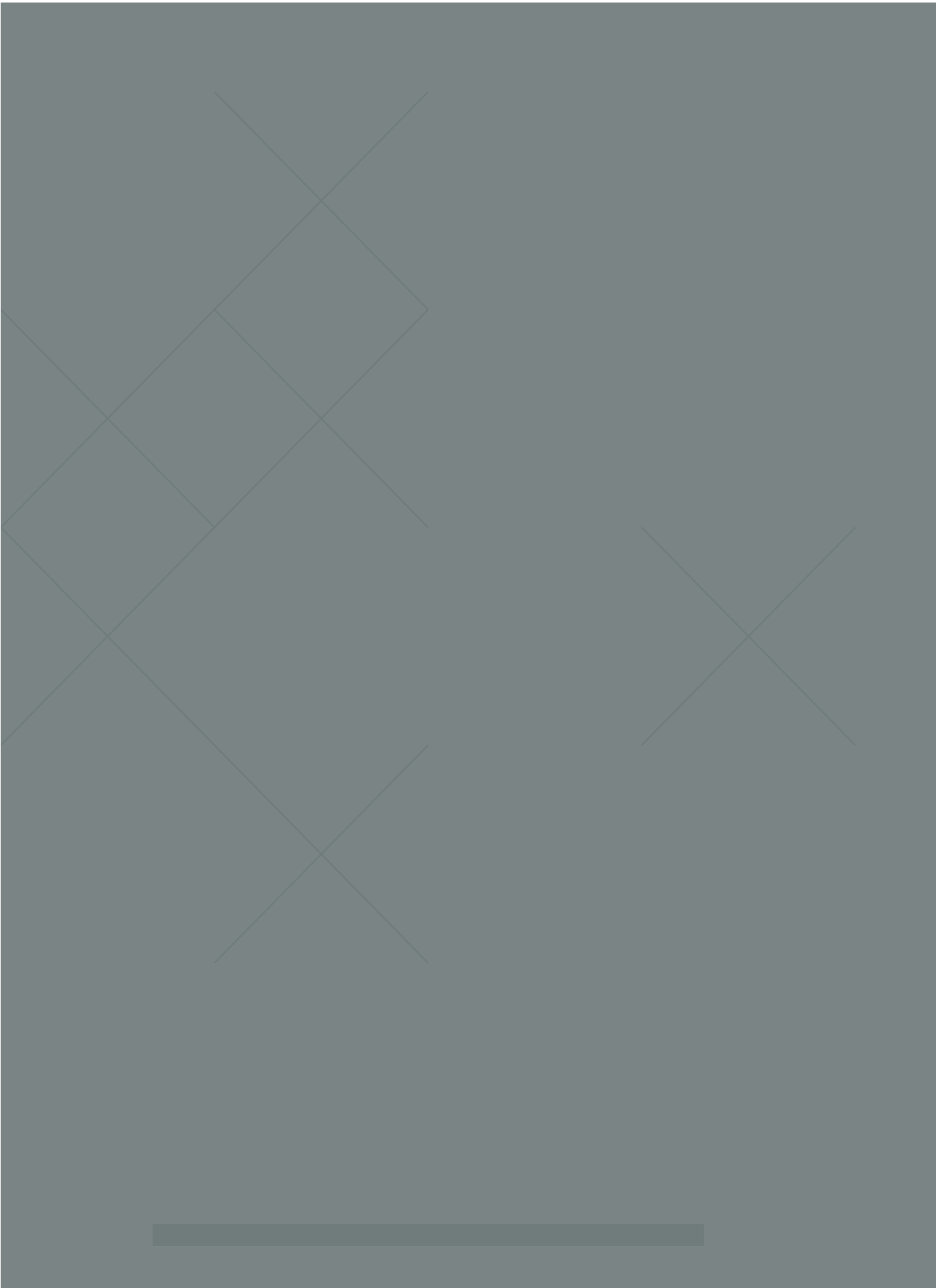
3. Quartal

2016



3. Quartal

2016



3. Quartal 2016

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 2016 beschäftigte der Porsche SE Konzern 32 Mitarbeiter (31. Dezember 2015: 32 Mitarbeiter).

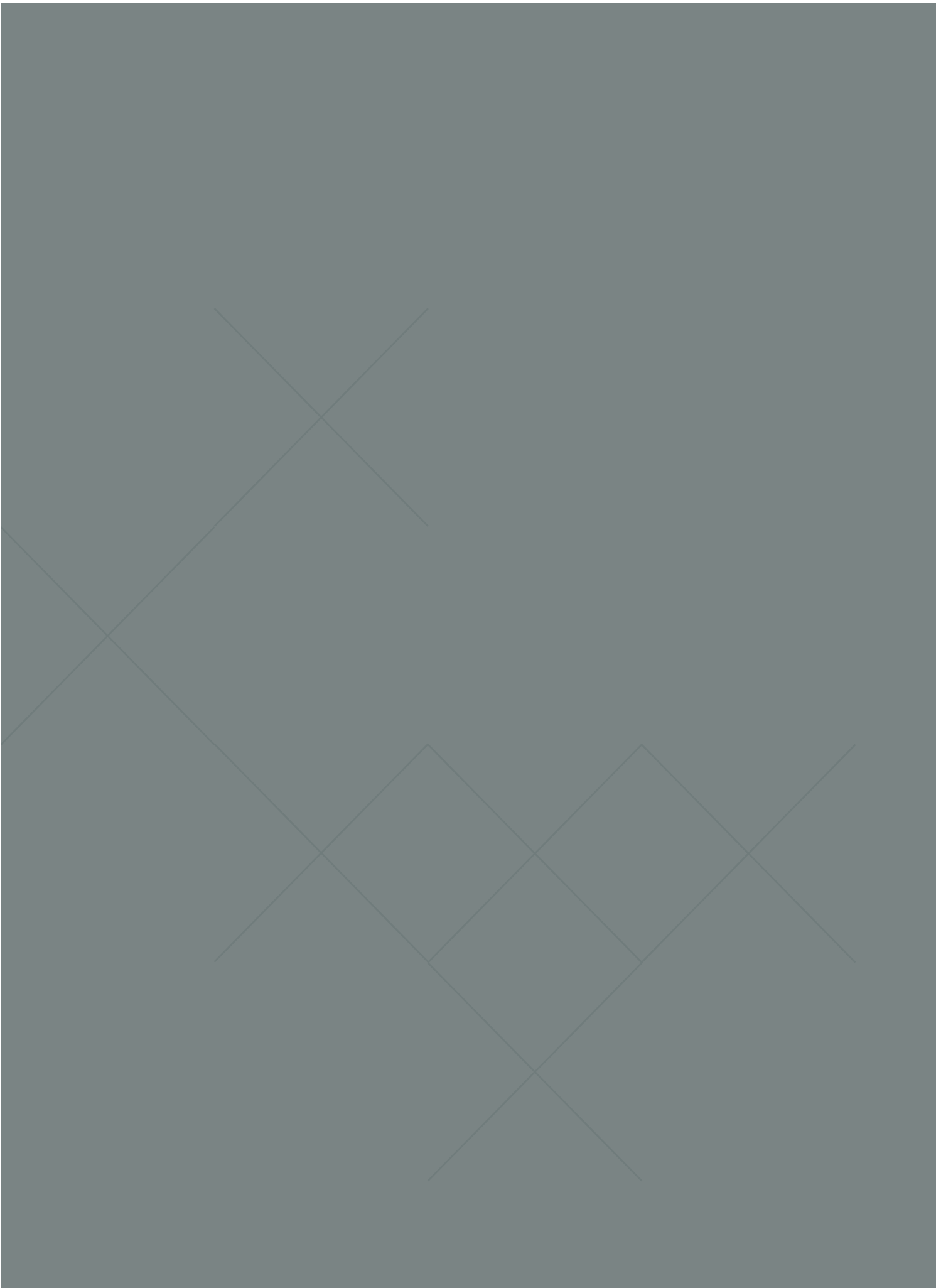
Die Porsche SE ist eine Holdinggesellschaft. Sie hält insbesondere die Mehrheit der Stammaktien an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“ oder „Volkswagen“), einem der weltweit führenden Automobilhersteller. Der Volkswagen Konzern besteht aus zwölf Marken aus sieben europäischen 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 Inc., Kirkland, Washington/USA („INRIX“). INRIX nimmt eine weltweit führende Position im Bereich Connected-Car-Dienstleistungen und Echtzeitverkehrsinformationen ein.

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

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

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

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 2016 und enthält Informationen über den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis zum 9. November 2016.



Inhalt

8	Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern
16	Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern
22	Geschäftsverlauf
24	Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
28	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
30	Ausblick

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 2016, soweit innerhalb dieses Abschnitts nicht Bezug zu einem hiervon abweichenden Zeitraum genommen wird.

Abgasthematik auf Ebene des Volkswagen Konzerns

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde 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. Danach folgten weitere Meldungen zum Umfang der Abgas- bzw. Dieselmotorenthematik; so mussten vor allem aufgrund weiterer rechtlicher Risiken in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 zusätzliche negative Sondereinflüsse auf Ebene des Volkswagen Konzerns erfasst werden. 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. Trotz des Rückgangs der anteiligen Börsenkapitalisierung seit Beginn der Dieselmotorenthematik ergibt sich auf Grundlage der Ertragserwartungen auch unter

Berücksichtigung neuer Erkenntnisse nach wie vor kein Berichtigungsbedarf für den Beteiligungsbuchwert der Volkswagen AG; der zugrundeliegende Werthaltigkeitstest wurde entsprechend aktualisiert. Jedoch sind insbesondere bei einem weiteren Anstieg der Kosten zur Bewältigung der Dieselmotorenthematik Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Beteiligung möglich; aus dieser Thematik resultierende Rechtsrisiken aus geltend gemachten Ansprüchen gegen die Porsche SE können sich ebenfalls auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Porsche SE auswirken. Schließlich können sich Folgewirkungen auf die Dividendenpolitik der Volkswagen AG und somit auf die Mittelzuflüsse auf Ebene der Porsche SE ergeben. Zu Einzelheiten diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen zu den wesentlichen Ereignissen im Volkswagen Konzern in dieser Konzernquartalsmitteilung sowie auf die „Wesentlichen Ereignisse im Volkswagen Konzern“, die Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und das Kapitel „Ausblick“ innerhalb des Konzernlageberichts und Lageberichts im Konzernabschluss 2015. 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 bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Konzernquartalsmitteilung dargestellt:

Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG

Beim Oberlandesgericht Celle ist ein Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz (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 insgesamt 83 von den Klägern geltend gemachte Feststellungsziele dem Oberlandesgericht Celle 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. In einem der Verfahren hat die Klägerseite sofortige Beschwerde gegen die Aussetzungsentscheidung eingelegt, über die noch nicht abschließend entschieden wurde. Die Aussetzungsentscheidungen in den anderen Verfahren sind rechtskräftig. 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 Schriftsatz vom 14. Juni 2016 hat eine der Musterverfahrensbeteiligten einen Antrag auf Erweiterung des Musterverfahrens gestellt. Sie beantragt, drei Feststellungsziele, die bereits Gegenstand des Vorlagebeschlusses vom 13. April 2016 sind, zu ergänzen sowie das Musterverfahren um insgesamt 44 neue Feststellungsziele zu erweitern. Über den Antrag wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Feststellungsanträge der Klägerseite, soweit sie Gegenstand des Musterverfahrens werden oder sind, unbegründet und die Feststellungen daher nicht zu treffen sind.

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

Im Januar 2013 hatte eine weitere Privatperson ihren zuvor durch Mahnbescheid geltend gemachten Schadensersatzanspruch wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von rund 130.000 € (zzgl. Zinsen) begründet. Das Landgericht Braunschweig hat mit

Urteil vom 30. Juli 2014 die Klage abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Braunschweig mit Urteil vom 12. Januar 2016 zurückgewiesen und damit die Klageabweisung durch das Landgericht Braunschweig bestätigt. Das Urteil ist rechtskräftig.

Am 30. April 2013 hat eine Gruppe von Klägern Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Mit Urteil vom 17. März 2014 hatte das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Vier Kläger, die angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 177 Mio. € (zzgl. Zinsen) geltend gemacht hatten, haben keine Berufung eingelegt. Im Berufungsverfahren beliefen sich die geltend gemachten angeblichen Schadensersatzansprüche auf rund 1,18 Mrd. € (zzgl. Zinsen). Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Berufung mit Urteil vom 26. März 2015 zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart damit bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart haben alle am Berufungsverfahren beteiligten 19 Kläger Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof eingelegt. Über die Nichtzulassungsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

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 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. US-\$ eingereicht. Der Investmentfonds hatte außergerichtlich behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht. 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 Parteienantrag 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. Über die Rechtsbeschwerde wurde noch nicht entschieden. Die Porsche SE hält die in England erhobene Klage für unzulässig und die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet.

Ermittlungs- und Strafverfahren im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG

Im Dezember 2012 wurde gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen Aktien im Zusammenhang mit dem Aufbau der Beteiligung an der Volkswagen AG Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Mit Urteil vom 18. März 2016 hat das Landgericht Stuttgart die beiden früheren Vorstandsmitglieder der Porsche SE von den Anklagevorwürfen in allen Punkten aus tatsächlichen Gründen frei gesprochen, weil eine informationsgestützte Marktmanipulation nicht festgestellt werden konnte. Den Antrag der Staatsanwaltschaft Stuttgart auf Verhängung einer

Geldbuße in Höhe von 807 Mio. € gegen die Porsche SE hat das Landgericht Stuttgart infolgedessen ebenfalls abgelehnt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt und diese vor Ablauf der Revisionsbegründungsfrist wieder zurückgenommen. Das Urteil ist damit in vollem Umfang rechtskräftig.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe zu den mit der Anklageschrift vom 17. Dezember 2012 den Herren Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter vorgeworfenen Marktmanipulationshandlungen durch Unterlassen eingeleitet hat. Das Ermittlungsverfahren gegen die Aufsichtsratsmitglieder wurde laut Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 17. August 2015 gemäß § 170 Abs. 2 StPO mangels hinreichenden Tatverdachts eingestellt. Die gegen den ehemaligen Mitarbeiter erhobene Anklage wurde nach dem rechtskräftigen Freispruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder zurückgenommen.

Klageverfahren und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Abgasthematik

Im Zusammenhang mit der Abgas- bzw. Dieselmotorthematik (siehe dazu die Darstellung im Abschnitt „Die Abgasthematik“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“ im Konzernabschluss 2015 sowie im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse im

Volkswagen Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung) sind gegen die Porsche SE folgende Ansprüche geltend gemacht worden:

Das Landgericht Stuttgart hat in einer mündlichen Verhandlung am 30. September 2016 mitgeteilt, dass zum damaligen Zeitpunkt 146 Klagen von Investoren mit Schadenersatzforderungen von 898 Mio. € eingereicht worden sind. Der Porsche SE sind seit April 2016 152 Klagen vom Landgericht Stuttgart zugestellt worden. Die Klagen sind auf Zahlung von Schadenersatz, soweit beziffert, in Höhe von insgesamt rund 571 Mio. € (zzgl. Zinsen) und teils auf Feststellung einer Schadenersatzverpflichtung gerichtet. Die Kläger werfen der Porsche SE angeblich pflichtwidrig unterlassene Kapitalmarktinformationen im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin vor. Ein Teil der Kläger hat zugleich Musterverfahrensanhträge nach dem KapMuG gestellt. Zum Teil haben die Kläger zugleich Verfahrensaussetzungen nach dem KapMuG in Folge der Bekanntmachung eines KapMuG-Vorlagebeschlusses des Landgerichts Braunschweig in Schadenersatzverfahren, die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin geführt werden, beantragt. In einem Verfahren, das angebliche Schadenersatzansprüche in Höhe von rund 5,7 Mio. € (zzgl. Zinsen) und einen zugleich gestellten Musterverfahrensanhtrag betrifft, fand am 30. September 2016 eine mündliche Verhandlung statt. In den weiteren Verfahren wurden noch keine Termine zur mündlichen Verhandlung bestimmt. Ein Teil der Klagen richtet sich sowohl gegen die Porsche SE als auch die Volkswagen AG. Für diese Klagen ist derzeit unklar, ob diese in Bezug auf ein

etwa vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführtes Musterverfahren oder unter Bezugnahme auf den Vorlagebeschluss des Landgerichts Braunschweig ausgesetzt werden. In Betracht kommt auch eine Verweisung jedenfalls der gegen die Volkswagen AG gerichteten Klagen an das Landgericht Braunschweig. Die Porsche SE hält die Klagen für unbegründet.

Vor dem Landgericht Braunschweig sind im September und Oktober 2016 vier 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 Schadenersatzansprüche wegen unterlassener unverzüglicher Veröffentlichung von Insiderinformationen. Sie zielen auf die Leistung von Schadenersatz durch die Porsche SE in Höhe von insgesamt rund 160.000 €. Eine Klägerseite hat die Aussetzung des Verfahrens nach dem KapMuG beantragt. Die Porsche SE hält die Klagen für unzulässig und unbegründet.

Im Oktober 2015 hat eine Minderheitsaktionärin der Volkswagen AG beim Landgericht München II eine (Teil-)Klage gegen die Porsche SE auf Zahlung von Schadenersatz in Höhe von 10.000 € (zzgl. Zinsen) an die Volkswagen AG erhoben. Gegenstand der Klage sind angebliche Schäden, welche der Volkswagen AG und ihren Minderheitsaktionären im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin entstanden sein sollen und welche die Porsche SE veranlasst haben soll. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung über die Zulässigkeit der Klage fand am 21. April 2016 statt. Das Landgericht München II

hat sich am 12. Mai 2016 für unzuständig erklärt und das Verfahren an das Landgericht Stuttgart verwiesen. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde für den 15. November 2016 bestimmt. Die Porsche SE hält die Klage für unzulässig und unbegründet.

Im November 2015 hat ein Käufer eines Volkswagen- und eines Audi-3,0 I-TDI-Dieselfahrzeugs im US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan unter anderem gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE eine Sammelklage erhoben. Der Kläger trägt vor, eine landesweite Gruppe von US-amerikanischen Käufern zu vertreten, und behauptet, die Beklagten hätten Verbraucher auf betrügerische Weise veranlasst, Volkswagen-, Audi- und Porsche-2,0 I-TDI- und 3,0 I-TDI-Dieselfahrzeuge zu kaufen, die verbotene Abschaltvorrichtungen eingebaut haben, um die US-amerikanischen Emissionsstandards zu umgehen, und die nicht die beworbene Leistung erbrächten. Der Kläger behauptet, dass sich der Wert dieser Fahrzeuge gemindert habe und begehrt erhebliche Schadensersatzzahlungen für die Sammelkläger, einschließlich Strafschadensersatz und Schadensersatz in dreifacher Höhe nach US-amerikanischem Recht. Zudem verlangt der Kläger unter anderem eine gerichtliche Anordnung in Form eines Fahrzeugrückkaufprogramms, eines Fahrzeugrückrufs und/oder einer Rückerstattung des Kaufpreises. Die Klage ist zum US-Bezirksgericht für den Northern District of California zwecks gemeinsamer außergerichtlicher Verhandlung zusammen mit anderen Verfahren, die ähnliche Ansprüche betreffen, verwiesen worden. Am 22. Februar 2016 haben andere

Kläger in dem bundesstaatenübergreifenden Verfahren drei konsolidierte und geänderte Klageschriften für Gruppen von Fahrzeughaltern und Leasingnehmern (zu der auch der Kläger aus dem Verfahren gegen die Porsche SE vor dem US-Bezirksgericht für den Eastern District of Michigan gehört), Vertriebshändlern und Gebrauchtwagenhändlern als mögliche Sammelkläger eingereicht. Die Porsche SE ist nicht als Beklagte in einer dieser drei Klageschriften benannt. Es ist noch nicht entschieden, ob gegen die Porsche SE nach der Einreichung der konsolidierten und geänderten Klageschriften Klagen fortbestehen. Am 28. Juni 2016 haben die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Volkswagen Group of America, Inc. mit den Klägern in dem bundesstaatenübergreifenden Sammelklageverfahren eine vergleichsweise Einigung erzielt und die zivilrechtlichen Ansprüche der Halter und Leasingnehmer einschließlich der Vertriebshändler und Gebrauchtwagenhändler von 2,0 I-TDI-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi in den USA verglichen. Dieser Vergleich in dem Sammelklageverfahren betrifft nicht die Ansprüche in Bezug auf 3,0 I-TDI-Dieselfahrzeuge von Volkswagen, Audi und Porsche. Das US-Bezirksgericht für den Northern District of California hat die Vergleichsvereinbarung am 25. Oktober 2016 endgültig genehmigt. Infolgedessen hat jedes in die Sammelklage einbezogene Mitglied, soweit es den Vergleich nicht für sich abgelehnt hat, auf alle Ansprüche gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen, einschließlich die Porsche SE, in Bezug auf die Emissionsthematik, soweit sie sich auf 2,0 I-TDI-Dieselfahrzeuge von Volkswagen und Audi in den USA beziehen, verzichtet. Gegen den Beschluss zur

endgültigen Genehmigung kann Einspruch eingelegt werden. Die Porsche SE hält in jedem Fall alle gegen sie vorgebrachten Ansprüche, einschließlich aller Ansprüche in Bezug auf 3,0 l-TDI-Dieselfahrzeuge von Volkswagen, Audi und Porsche, für 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.

Seit Oktober 2015 haben 29 Personen, die noch keine Klage erhoben haben, außergerichtlich bzw. mittels Güteantrags 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 450.000 € (ohne Zinsen). Die Anspruchsteller behaupten, vor dem öffentlichen Bekanntwerden der Dieselthematik Vorzugsaktien der Porsche SE erworben zu haben, welche nach dem Bekanntwerden im September 2015 an Wert verloren hätten. Die Anspruchsteller begehren den Ersatz des angeblich erlittenen Schadens 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.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Ein Aktionär hat Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage gegen die Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. April 2013 über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2012, die Wahl von fünf Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Mit Urteil vom 23. September 2014 hat das Landgericht Stuttgart die Klage abgewiesen. Der Aktionär hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Mit Urteil vom 8. Juli 2015 hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Berufung des Aktionärs zurückgewiesen und die Klageabweisung durch das Landgericht Stuttgart bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Die gegen die Entscheidung eingelegte Nichtzulassungsbeschwerde des Aktionärs hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 31. Mai 2016 zurückgewiesen. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Derselbe Aktionär hat außerdem gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage sowie hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage beim Landgericht Stuttgart eingereicht. Die Klage richtet sich gegen die Beschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Ablehnung des Antrags auf Abwahl des Versammlungsleiters. Ferner erhebt der Aktionär bezüglich des abgelehnten Abwahantrags hilfsweise positive Beschlussfeststellungsklage. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Mit Urteil vom 28. Oktober 2016 hat




das Landgericht Stuttgart die Klagen abgewiesen. Der Kläger kann gegen die Entscheidung binnen einen Monats nach Zustellung Berufung einlegen. Die Porsche SE hält die Klage teilweise für unzulässig und jedenfalls für unbegründet.

Außerdem hat derselbe Aktionär beim Landgericht Stuttgart einen Antrag auf Auskunftserteilung durch die Porsche SE gestellt. Mit dem Antrag wird Auskunft auf Fragen begehrt, die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2014 gestellt worden sind. Am 22. März 2016 fand ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht Stuttgart statt. Mit Beschluss vom 28. Oktober 2016 hat das Landgericht Stuttgart den Antrag zurückgewiesen. Die Beschwerde wurde nicht zugelassen. Damit ist die Entscheidung rechtskräftig.

Ferner hat derselbe Aktionär 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. Ein Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. 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 worden sind. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet.



Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2016 dargestellt.

Dieselthematik

Volkswagen erzielt Vergleichsvereinbarungen

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc., sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ) im Auftrag der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien sowie privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee (PSC)“ vertreten werden, und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0 I TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Gegen diesen Beschluss

zur endgültigen Genehmigung kann Einspruch eingelegt werden.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. US-\$ in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. US-\$ in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucher-schutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0 I TDI und 3,0 I TDI –

für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. US-\$ beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0 I-TDI-Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0 l- und 3,0 l-TDI-Fahrzeugen, die strafrechtlichen Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markenvertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung, die vom Gericht noch genehmigt werden muss, beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. US-\$ sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Eine vorläufige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde am 18. Oktober 2016 erteilt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung ist für den 18. Januar 2017 angesetzt.

In Kanada beobachtet die kanadische, für die Abstimmung umweltpolitischer Maßnahmen verantwortliche Behörde „Environment and Climate Change Canada“ im Rahmen ihrer anhängigen strafrechtlichen Untersuchung die EPA- und CARB-Verfahren in den USA. Untersuchungen weiterer kanadischer Regulierungsbehörden dauern an. In Kanada wurden 33 Sammelklagen mit Kundensadensersatzforderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die Mehrheit dieser Klagen behauptet, eine landesweite Klasse von Kundenklagen betreffend 2,0 l und 3,0 l Dieselfahrzeuge zu begründen. Derzeit laufen in Kanada Vergleichsgespräche bezüglich der 2,0 l Dieselmotoren.

Zivilrechtliche US-Klagen gerichtet auf Bußgelder wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts

Die Attorneys General von zwölf US-Bundesstaaten (Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Vermont) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Bebußungsanspruch – gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Washington waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen

in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Insbesondere haben neun Bundesstaaten (Delaware, Maine, Minnesota, Missouri, Montana, Ohio, Oregon, Wisconsin und Wyoming) Vereinbarungen abgeschlossen, wonach die für ihre potenziellen Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden. Von diesen Bundesstaaten hat Wyoming am 1. November 2016 Klage erhoben und Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltend gemacht. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, ohne Klage zu erheben.

Anlegerklagen in den USA

Im Juni 2016 wurde im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar eine vermeintliche Sammelklage wegen des Handels dieser Anleihen zu angeblich künstlich überhöhten Preisen, die auf angeblichen Falschangaben seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der Notice of Violation durch die EPA eingereicht. Diese Klage wurde an das vorstehend erwähnte Bundesgericht in Kalifornien verwiesen.

Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die überwiegende Mehrheit der Anlegerklagen ist beim Landgericht Braunschweig anhängig. In einer am 21. September 2016 veröffentlichten

Pressemitteilung erklärt das Landgericht Braunschweig, dass einschließlich kürzlich eingereichter Klagen derzeit rund 1.400 Verfahren anhängig sind. In der Pressemitteilung des Landgerichts Braunschweig heißt es, dass sich unter Berücksichtigung der kürzlich eingegangenen Klagen der Streitwert aller beim Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen insgesamt auf rund 8,2 Mrd. € beläuft.

Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen, mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen, an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz. Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig eingereichten Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind.

Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind mehrere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden

(wir verweisen auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Wesentliche Entwicklungen und aktueller Stand in Bezug auf rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“).

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von 7,4 Mrd. € zugestellt worden.

Kraftfahrt-Bundesamt erteilt Freigaben für technische Lösungen

Im dritten Quartal 2016 gab das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für weitere Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit 1,2 l sowie 2,0 l Hubraum technische Lösungen frei. Es wurden für Modelle der Marke Audi, darunter der A4, A6, Q3 und Q5, für Modelle der Marke Volkswagen Pkw, unter anderem Polo, Passat und Tiguan, sowie für Modelle der Marken SEAT, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge Freigaben erteilt. Bis Ende September 2016 erteilte das KBA Freigaben für insgesamt 5,6 Mio. Fahrzeuge.

Das KBA hat für die bisher freigegebenen Fahrzeuge uneingeschränkt bestätigt, dass es nach der Umrüstung keine Veränderung der Verbrauchswerte, Leistungsdaten und Geräuschemissionen

gibt. Diese Fahrzeuge erfüllen dementsprechend nach der Umsetzung der technischen Lösungen alle gesetzlichen Anforderungen.

Volkswagen Konzern führt Partikelfilter für Benzinmotoren ein

Volkswagen arbeitet weiter konsequent an der Umweltverträglichkeit konventioneller Antriebe und plant ab 2017 schrittweise alle TSI- und TFSI-Motoren der Konzernflotte mit Ottopartikelfiltern auszustatten. Die Emission von Rußpartikeln kann damit um bis zu 90 % reduziert werden. Bis 2022 können jährlich bis zu sieben Millionen Konzernfahrzeuge mit der Technologie ausgerüstet werden. Den Anfang machen der 1,4 l-TSI-Motor im neuen Tiguan und der 2,0 l TFSI im Audi A5. Unabhängige Institute haben anhand von Vergleichsmessungen festgestellt, dass sowohl moderne Euro-6-Dieselmotoren als auch Benzinmotoren aus dem Volkswagen Konzern schon heute zu den saubersten Aggregaten auf dem Markt gehören. Im EQUA Air Quality Index des Londoner Unternehmens Emissions Analytics, der die 440 beliebtesten Modelle weltweit untersucht, ist der Volkswagen Konzern mit Abstand als Top-Performer eingestuft.

Kooperationen und Beteiligungen

Die Volkswagen Truck & Bus GmbH ist im September 2016 eine weitreichende Allianz mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar International Cooperation (Navistar) eingegangen.


Diese umfasst Rahmenverträge für eine strategische Technologie- und Belieferungskooperation sowie ein Joint Venture, mit dem gemeinsame Potenziale im globalen Einkauf gehoben werden sollen. Volkswagen Truck & Bus wird darüber hinaus über eine Kapitalerhöhung einen Aktienanteil von 16,6 % an Navistar erwerben. Navistar ist eine Holding, deren Tochtergesellschaften Lkw, Reise-, Linien- und Schulbusse, Dieselmotoren sowie Ersatzteile produzieren. Der Schwerpunkt innerhalb der Kooperation wird auf der Entwicklung von gemeinsamen Antriebssystemen liegen, aber auch andere Bereiche der Nutzfahrzeugentwicklung sowie den Einkauf umfassen. Ziel ist es, zusammen neue Synergien zu schaffen und von den Zyklen der Branche unabhängiger zu werden. Der Vollzug der Transaktion und somit die Implementierung der strategischen Allianz unterliegt bestimmten Genehmigungen durch die Regulierungsbehörden sowie anderen üblichen Vollzugsbedingungen. Der Aktienwerb durch Volkswagen Truck & Bus ist außerdem an die Finalisierung der Vereinbarung bezüglich des Einkaufs-Joint Venture und den Abschluss des ersten Vertrages innerhalb der Technologie- und Belieferungskooperation geknüpft und wird für Ende 2016 oder Anfang 2017 erwartet.

Im selben Monat hat der Volkswagen Konzern eine Grundsatzvereinbarung mit dem chinesischen Automobilhersteller Jianghuai Automobile Co., Ltd. (JAC) unterschrieben. Ziel ist eine langfristige Partnerschaft und die gemeinsame Entwicklung innovativer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge. Die Zusammenarbeit soll Forschung und Entwicklung, Produktion und Vertrieb sowie außerdem Mobilitätsdienstleistungen umfassen.

Der Volkswagen Konzern hat sich mit der Hansestadt Hamburg auf eine dreijährige strategische Mobilitätspartnerschaft geeinigt. Im Rahmen dieses Projekts soll sich Hamburg zu einer Modellstadt für zukünftige, nachhaltige und integrierte Mobilität entwickeln. Die Schwerpunkte der Partnerschaft sind urbane Mobilitätskonzepte und Intermodalität, Verkehrssteuerung und -management, autonomes Fahren und Parken, innovative Fahrzeugkonzepte und alternative Technologien sowie Luftreinhaltung. Intelligente Mobilitätslösungen nach Maß sollen den individuellen Personentransport und den Güterverkehr nachhaltig verbessern. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik sowie innovativen Technologien im Verkehrsbereich, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verlässlichkeit und die Effizienz im Verkehr sowie die Senkung verkehrsbedingter Emissionen sollen gefördert werden.

Audi und das Joint Venture FAW-Volkswagen haben am 11. September 2016 gemeinsam mit den Technologieunternehmen Alibaba, Baidu und Tencent Absichtserklärungen unterzeichnet. Arbeitsschwerpunkte der Partnerschaft liegen auf den Gebieten Datenanalyse, fahrzeugbezogene Internet-Plattform und intelligente Mobilitätslösungen für Städte.


Volkswagen hat im September 2016 mit drei Experten aus Israel ein neues Unternehmen für Cybersicherheit im Automobilbereich gegründet. Das neue Unternehmen CYMOTIVE Technologies mit Sitz in Herzliya, Israel, und Wolfsburg richtet seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf



die nächste Generation von vernetzten Automobilen und mobilen Diensten. Potenzielle Schwachstellen im Bereich des intelligenten, autonomen Fahrens sollen präventiv beseitigt und das Risiko eines fremden beziehungsweise bössartigen Eingriffs minimiert werden.

AUDI AG eröffnet Automobilwerk in Mexiko

Am 30. September 2016 eröffnete die AUDI AG ihre neue Produktionsstätte für das Modell Q5 der zweiten Generation im mexikanischen San José Chiapa im Bundesstaat Puebla. Insgesamt wurde über 1 Mrd. € investiert. Die Betriebsstätte mit einer Fläche von mehr als 400 Hektar wurde komplett virtuell geplant und besitzt eine Produktionskapazität von 150.000 Fahrzeugen pro Jahr. Audi geht von einer zukünftigen Beschäftigung von 4.200 lokalen Arbeitnehmern aus und bietet diesen eine Vielzahl an Qualifizierungsmöglichkeiten. Neueste Technologien sorgen für eine ressourceneffiziente Produktion. Darüber hinaus haben sich Lieferanten und Logistik-Dienstleister in der Nähe des Werks angesiedelt, um die Zulieferung – just in sequence – effizient zu gestalten.



Geschäftsverlauf

Die in diesem Kapitel folgenden Ausführungen zu Auslieferungen, Absatz, Produktion und Mitarbeitern berücksichtigen die operativen Entwicklungen der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016. Für den Geschäftsverlauf der Porsche SE verweisen wir darüber hinaus auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ und „Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ in dieser Konzernquartalsmitteilung.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den zurückliegenden drei Quartalen des Jahres 2016 ein moderates Wachstum. Dabei ließ die Dynamik in den Industrieländern im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 nach, während die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts in den Schwellenländern auf dem Vorjahresniveau lagen. Die relativ geringen Preise für Energie und Rohstoffe beeinträchtigten die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer.

Entwicklung der Pkw-Märkte

Im Zeitraum Januar bis September 2016 übertraf die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen den Wert des Vorjahreszeitraums um 4,7 %, die einzelnen Märkte entwickelten sich jedoch regional unterschiedlich. Die Regionen Asien-Pazifik, Westeuropa und Nordamerika sowie Zentraleuropa wiesen eine steigende Nachfrage auf, während die Verkäufe in Südamerika, Osteuropa sowie in Afrika und Nahost das Vorjahresniveau nicht erreichten.

Entwicklung der Märkte für Nutzfahrzeuge

Von Januar bis September 2016 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen leicht über dem Vorjahresniveau. In diesem Zeitraum kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung der weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t. Die Nachfrage nach Bussen lag in den ersten neun Monaten 2016 infolge der negativen Entwicklung in Südamerika auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten stark unter dem Niveau des Vorjahres.

Mitarbeiter im Volkswagen Konzern

Am Ende des dritten Quartals 2016 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 2,3 % auf 624.003 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen die Einstellung von Fachkräften sowie der Personalaufbau in den neuen Werken in Mexiko und Polen bei. Im Inland waren 282.080 Arbeitnehmer beschäftigt, das waren 1,2 % mehr als am Jahresende 2015. Mit 45,2 % (31. Dezember 2015: 45,7 %) lag die Inlandsquote leicht unter der des Vorjahres.

Absatz und Produktion im Volkswagen Konzern

Der Absatz des Volkswagen Konzerns (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) an die Handelsorganisation stieg in den ersten neun Monaten 2016 um 2,9 % auf 7.652.771 Fahrzeuge. Der Volkswagen Konzern fertigte von Januar bis

September 2016 insgesamt 7.645.269 Fahrzeuge und lag damit 2,8 % über dem Vorjahreswert. Die Produktion im Inland war mit 2.028.444 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Die Inlandsquote verringerte sich auf 26,5 % (Vergleichsperiode: 27,3 %).

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

Auslieferungen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen vom 1. Januar bis 30. September¹

	2016	2015	Veränderung %
Regionen			
Europa/Übrige Märkte	3.491.911	3.419.806	2,1
Nordamerika	685.767	693.109	-1,1
Südamerika	319.974	439.656	-27,2
Asien-Pazifik	3.111.701	2.878.233	8,1
Weltweit	7.609.353	7.430.804	2,4
nach Marken			
Volkswagen Pkw	4.374.896	4.349.602	0,6
Audi	1.408.783	1.347.883	4,5
ŠKODA	840.881	791.458	6,2
SEAT	312.888	308.379	1,5
Bentley	7.075	6.854	3,2
Lamborghini	2.867	2.696	6,3
Porsche	178.314	173.085	3,0
Bugatti	1	19	-94,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge	350.791	321.448	9,1
Scania	58.732	54.935	6,9
MAN	74.125	74.445	-0,4

¹ Die Auslieferungen von 2015 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 neun Monate des Geschäftsjahres 2016 bzw. zum 30. September 2016 die entsprechenden Vergleichswerte für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2015 (Ertragslage) bzw. zum 31. Dezember 2015 (Finanz- und Vermögenslage) gegenübergestellt.

Die in Folge des Erwerbs von 1,5 % der Stammaktien der Volkswagen AG von der Suzuki Motor Corporation, Shizuoka/Japan durchzuführende Kaufpreisallokation war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses 2015 noch nicht abgeschlossen. Im Berichtszeitraum neu gewonnene Erkenntnisse auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu Wertverhältnissen im Erwerbszeitpunkt – insbesondere in Bezug auf die zu diesem Zeitpunkt gegebenen Risiken aus der Dieselthematik und aus Kartellverfahren (auf die Erläuterungen zu Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Kapitel „Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung wird verwiesen) – führten zu Anpassungen von Vergleichsinformationen; diese sind in den nachfolgenden Ausführungen jeweils dargestellt. Die Kaufpreisallokation wurde zum 30. September 2016 abgeschlossen.

Ertragslage des Porsche SE Konzerns

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2016 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1.635 Mio. € (Vergleichs-

periode: 1.480* Mio. €, vor Anpassung: 1.193 Mio. €). Dieses Ergebnis wurde maßgeblich vom Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 1.688 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.535* Mio. €, vor Anpassung: 1.248 Mio. €) beeinflusst, welches in Höhe von 1.691 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.537* Mio. €, vor Anpassung: 1.250 Mio. €) auf die Beteiligung an der Volkswagen AG und in Höhe von minus 3 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 2 Mio. €) auf die Beteiligung an INRIX entfiel. Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind zudem die Effekte aus der Fortführung der durchgeführten Kaufpreisallokationen enthalten. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, belasteten das at Equity-Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns mit insgesamt 83 Mio. € (Vergleichsperiode: 89 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich von 21 Mio. € im Vergleichszeitraum auf 25 Mio. €. Sie betrafen im Wesentlichen Rechts- und Beratungskosten, Aufwendungen für sonstige Fremdleistungen sowie in der Vergleichsperiode geleistete Nachzahlungen für IHK-Beiträge.

Das Finanzergebnis der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2016 belief sich auf minus 13 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 23 Mio. €). Im Berichtszeitraum waren hierin im Wesentlichen Aufwendungen für Darlehenszinsen in Höhe von 16 Mio. € (Vergleichsperiode: 16 Mio. €) und Aufwendungen für Zinsen auf nachträgliche Steuerzahlungen in Höhe von 1 Mio. € (Vergleichsperiode:

* Rückwirkende Anpassung der Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.

7 Mio. €) enthalten. Positive Ergebnisbeiträge ergaben sich aus Rentenpapieren, Investmentfondsanteilen sowie aus der Bewertung von Derivaten in Höhe von 3 Mio. € (Vergleichsperiode: Nettoaufwendungen in Höhe von 4 Mio. €) sowie aus Geldanlagen und Garantiegebühren in Höhe von 2 Mio. € (Vergleichsperiode: 5 Mio. €).

Das Konzernergebnis vor Steuern belief sich auf 1.641 Mio. € (Vergleichsperiode: 1.482* Mio. €, vor Anpassung: 1.195 Mio. €). Die Ertragsteuern setzten sich aus einem Aufwand aus latenten Steuern in Höhe von 6 Mio. € (Vergleichsperiode: 3 Mio. €) sowie in der Vergleichsperiode aus einem Ertrag aus der Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 1 Mio. € zusammen.

Finanz- und Vermögenslage des Porsche SE Konzerns

Die Bruttoliquidität, das heißt die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere, verminderte sich von 2.004 Mio. € zum 31. Dezember 2015 auf 1.613 Mio. € zum 30. September 2016. Unter der Berücksichtigung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Mio. € ergab sich zum 30. September 2016 eine deutlich positive Nettoliquidität – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden – in Höhe von 1.313 Mio. €. Zum 31. Dezember 2015 hatte die Nettoliquidität 1.704 Mio. € betragen. Der Rückgang der Nettoliquidität ist insbesondere auf im Vergleich zur Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 308 Mio. € geringere

vereinnahmte Dividenden aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 17 Mio. €, auf Nettzahlungsmittelabflüsse aus Ertragsteuer- und zugehörigen Zinszahlungen in Höhe von 58 Mio. € sowie operative Kosten zurückzuführen.

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 von 27.591* Mio. € (vor Anpassung: 27.626 Mio. €) um 177 Mio. € auf 27.768 Mio. € zum 30. September 2016.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 26.150 Mio. € (31. Dezember 2015: 25.576* Mio. €; vor Anpassung: 25.611 Mio. €) betreffen fast ausschließlich die at Equity bewerteten Anteile. Hierin enthalten ist insbesondere der at Equity-Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG, welcher sich im Vergleich zum Geschäftsjahresende 2015 von 25.536* Mio. € (vor Anpassung: 25.571 Mio. €) auf 26.113 Mio. € erhöhte. Diese Erhöhung resultierte aus dem at Equity-Ergebnis in Höhe von 1.691 Mio. €. Gegenläufig wirkten Veränderungen des Saldos aus direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen beziehungsweise aus sonstigen direkt im Eigenkapital zu erfassenden Effekten in Höhe von insgesamt 1.097 Mio. € sowie erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 17 Mio. €. In den at Equity bewerteten Anteilen ist zudem der Buchwert für die Beteiligung an INRIX erfasst, welcher sich zum 30. September 2016 auf 36 Mio. € (31. Dezember 2015: 38 Mio. €) belief.

* Rückwirkende Anpassung der Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.

Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich von 92,7 % zum 31. Dezember 2015 auf 94,2 % zum 30. September 2016.

Das kurzfristige Vermögen umfasst insbesondere die flüssigen Mittel, Termingeldanlagen und Wertpapiere der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften und verminderte sich von 2.015 Mio. € zum 31. Dezember 2015 auf 1.618 Mio. € zum 30. September 2016.

Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme sank von 7,3 % zum 31. Dezember 2015 auf 5,8 % zum 30. September 2016.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich zum 30. September 2016 auf insgesamt 27.303 Mio. € (31. Dezember 2015: 27.077* Mio. €; vor Anpassung: 27.112 Mio. €). Gegenläufig zum positiven Konzernergebnis nach Steuern wirkten hierbei insbesondere der Saldo aus direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen sowie Dividendenzahlungen. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich leicht von 98,1 % zum Ende des Geschäftsjahres 2015 auf 98,3 % zum 30. September 2016.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen verringerten sich von 174 Mio. € zum 31. Dezember 2015 auf 122 Mio. € zum 30. September 2016. Dieser Rückgang ist überwiegend auf geleistete Ertragsteuer- und zugehörige Zinszahlungen zurückzuführen.

Die Finanzschulden in Höhe von insgesamt 300 Mio. € betreffen ein Darlehen gegenüber dem Volkswagen Konzern. Dieses wird zum 18. Juni 2017 fällig.

Ertragslage der wesentlichen Beteiligung

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf originäre Ergebnisgrößen des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016. Das heißt, dass Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen von Kaufpreisallokationen aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie aus der Zugrundelegung konzernerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, unberücksichtigt bleiben.

Im Zeitraum Januar bis September 2016 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 159.932 Mio. € (Vergleichsperiode: 160.263 Mio. €). Positive Mixeffekte und die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen einer negativen Wechselkursentwicklung und einem ohne die chinesischen Joint Ventures geringeren Fahrzeugabsatz entgegen. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse belief sich auf 79,5 % (Vergleichsperiode: 79,8 %).

* Rückwirkende Anpassung der Kaufpreisallokation für zusätzlich erworbene at Equity bewertete Anteile.

Abzüglich der Kosten der Umsatzerlöse fiel das Bruttoergebnis mit 31.080 Mio. € (Vergleichsperiode: 26.464 Mio. €) höher aus als im Vorjahreszeitraum. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis auf dem Niveau des Vorjahres. Die Bruttomarge betrug 19,4 % (Vergleichsperiode: 16,5 %); ohne Belastungen aus Sondereinflüssen lag sie bei 20,0 % (Vergleichsperiode: 20,1 %).

Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen übertraf im Zeitraum Januar bis September 2016 mit 11.267 Mio. € das Vorjahr um 1.070 Mio. €, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 7,0 % (Vergleichsperiode: 6,4 %). Produktkostenoptimierungen und Mixverbesserungen hatten einen positiven Einfluss, negativ wirkten sich Wechselkurs- und Volumeneffekte sowie höhere Vermarktungskosten infolge der Abgasthematik auf das Ergebnis aus. Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken belasteten das operative Ergebnis in Höhe von minus 2.620 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 6.855 Mio. €); davon entfielen minus 2.167 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 6.685 Mio. €) auf den Bereich Pkw (im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für Rechtsrisiken). Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von minus 50 Mio. € (Vergleichsperiode: minus 170 Mio. €) im Lkw-Bereich in Südamerika, die der nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dienen, sowie Vorsorgen für Rechtsrisiken im Rahmen des Lkw-Kartellverfahrens der Europäischen Kommission von minus 403 Mio. € führten im Berichtszeitraum in Summe zu Sondereinflüssen von minus 453 Mio. €

(Vergleichsperiode: minus 170 Mio. €) im Bereich Nutzfahrzeuge. Das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns fiel mit 8.647 Mio. € um 5.305 Mio. € höher aus als ein Jahr zuvor. Die operative Rendite stieg auf 5,4 % (Vergleichsperiode: 2,1 %).

Das Finanzergebnis war mit minus 488 Mio. € um 2.288 Mio. € niedriger als 2015. Im Vorjahr hatte der Ertrag aus der Veräußerung der Suzuki Anteile einen deutlich positiven Effekt. Der Rückgang resultierte zudem aus bewertungsbedingt gestiegenen Finanzierungsaufwendungen sowie unter Vorjahr liegenden at-Equity-Ergebnissen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Positiv wirkte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan.

Das Ergebnis vor Steuern des Konzerns verbesserte sich um 3.017 Mio. € auf 8.159 Mio. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1.925 Mio. € auf 5.915 Mio. € zu.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Bericht zu den Chancen und Risiken der Porsche SE im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 ist zum 30. September 2016 hinsichtlich der Ausführungen zum aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten sowie zur Abgasthematik zu aktualisieren. Wir verweisen auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse und Entwicklungen im Porsche SE Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung. Des Weiteren verweisen wir auf die Darstellung der Chancen und Risiken der Porsche SE im Konzernlagebericht und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Infolge der stärkeren Erholung der europäischen Automobilmärkte hat der Volkswagen Konzern die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst. Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken führen zu einer Absenkung der Ergebnisprognose inklusive Sondereinflüsse für den Konzern sowie für die Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge (auf den Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns“ in dieser Konzernquartalsmitteilung wird verwiesen).

Darüber hinaus ist der Bericht zu den Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns im Konzernlagebericht und Lagebericht der

Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 zum 30. September 2016 hinsichtlich der Ausführungen zu Rechtsstreitigkeiten zu aktualisieren. Hierzu wird auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“ in dieser Konzernquartalsmitteilung verwiesen.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie waren auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtszeitraum zusätzliche Rückstellungen in Höhe von 2,0 Mrd. € zu bilden. Nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,4 Mrd. € waren aufzulösen. Volkswagen ist weiterhin der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen für Anlegerklagen gebildet wurden. Die diesbezüglichen Eventualverbindlichkeiten waren um 2,7 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € zu erhöhen.

Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselmaterie gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken sowie die angegebene Eventualverbindlichkeiten unverändert zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen

Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrem Beschluss vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen. Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

Des Weiteren kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung des Rückrufs diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit dem im Juni 2016 im Zuge eines Referendums beschlossenen Austritt Großbritanniens aus der EU. Vor diesem Hintergrund beobachtet Volkswagen mögliche Folgen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Auswirkungen auf Wechselkurse sowie Beeinträchtigungen der Nachfrage nach Konzernprodukten.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum – auch aus zwischenzeitlich neu erlangten Erkenntnissen aus den noch andauernden Untersuchungen – keine wesentlichen Änderungen gegenüber den Ausführungen im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 (auf die Erläuterungen zum Volkswagen Konzern in den Kapiteln „Prognosebericht und Ausblick“, „Chancen und Risiken des Volkswagen Konzerns“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Abschnitt „Abgasthematik“ im Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2015 wird verwiesen).

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Seine breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft Volkswagen weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Zu den weiteren Stärken des Volkswagen Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Das Modellangebot des Volkswagen Konzerns erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2016 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so die Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Der Volkswagen Konzern erwartet, dass die Auslieferungen an Kunden im Jahr 2016 unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen bei einem wachsenden Volumen in China insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Abgasthematik in dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld sowie in volatilen Wechselkurs- und

Zinsverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte werden aus den Effizienzprogrammen aller Marken und aus den modularen Baukästen erwartet.

Volkswagen geht davon aus, dass die Umsatzerlöse im Jahr 2016 den Vorjahreswert erreichen können. Für das operative Ergebnis des Konzerns vor Sondereinflüssen rechnet Volkswagen im Jahr 2016 mit einer operativen Rendite, die am oberen Ende der Bandbreite zwischen 5,0 und 6,0 % liegt.

Volkswagen erwartet im Bereich Pkw einen leichten Umsatzrückgang, die operative Rendite vor Sondereinflüssen liegt voraussichtlich am oberen Ende der Spanne von 5,5 bis 6,5 %. Im Bereich Nutzfahrzeuge geht Volkswagen bei moderat steigenden Umsatzerlösen von einer operativen Rendite vor Sondereinflüssen zwischen 2,0 und 4,0 % aus. Im Bereich Power Engineering erwartet Volkswagen die Umsatzerlöse spürbar und das operative Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen geht Volkswagen von Umsatzerlösen und einem operativen Ergebnis merklich über dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen, die insbesondere aus Rechtsrisiken resultieren, rechnet Volkswagen für den Konzern und den Bereich Pkw mit einer klar positiven sowie für den Bereich Nutzfahrzeuge mit einer leicht positiven operativen Rendite, die jedoch jeweils unterhalb des angestrebten Korridors liegen wird.

Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse sind unverändert wesentliche Bestandteile der Strategie des Volkswagen Konzerns.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von dem der Porsche SE vom Volkswagen Konzern zuzurechnenden at Equity-Ergebnis beeinflusst. Die Prognose basiert daher weitgehend auf den Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu der künftigen Entwicklung seines operativen Ergebnisses unter Berücksichtigung der Auswirkungen aus der Dieselmotorthematik, insbesondere ergänzt um Erwartungen zu Entwicklungen des Finanzergebnisses einschließlich der Ergebnisbeiträge aus Beteiligungen. Basierend auf dem Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Aufstellung dieser Konzernquartalsmitteilung wird von einem ausgeglichenen, aber volatilen Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns ausgegangen.

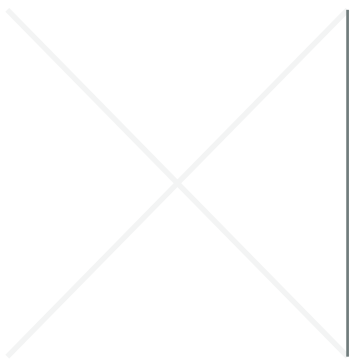
Da für Zwecke der Prognose der Porsche SE nicht ausschließlich das vom Volkswagen Konzern prognostizierte operative Ergebnis zugrunde gelegt werden kann, können ergebnisbeeinflussende Effekte in unterschiedlichem Ausmaß Einfluss auf die jeweils prognostizierten Kennzahlen der beiden Konzerne haben. So 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 Prognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen der Gesellschaft werden nicht berücksichtigt, da Aussagen zu deren zukünftigen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht getroffen werden können.

Zum 30. September 2016 verfügte die Porsche SE über eine Nettoliquidität in Höhe von 1.313 Mio. €. Sowohl für die Porsche SE als auch für den Porsche SE Konzern wird unverändert eine positive Nettoliquidität angestrebt, die sich zum 31. Dezember 2016 ohne Berücksichtigung künftiger Investitionen voraussichtlich zwischen 1,0 Mrd. € und 1,5 Mrd. € bewegen wird.

Insbesondere aufgrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zu seiner künftigen Entwicklung und der bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf mögliche Sondereffekte in Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für das Geschäftsjahr 2016 weiterhin von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern zwischen 1,4 Mrd. € und 2,4 Mrd. € aus.



Porsche Automobil Holding SE
Investor Relations
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-24420
Fax +49(0)711 911-118 19
InvestorRelations@porsche-se.com
www.porsche-se.com