

MACAN GTS

420 kW
(571 PS)

OVERBOOST-LEISTUNG BEI
LAUNCH CONTROL¹

3,8 s

BESCHLEUNIGUNG 0 – 100 KM/H

250 km/h

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

¹ Details zum Messverfahren unter
www.porsche.com/gtr21



ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

90

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

- 90 Geschäftsmodell
- 93 Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
- 95 Steuerung und wesentliche Leistungsindikatoren
- 97 Erklärung zur Unternehmensführung

98

GESCHÄFTSVERLAUF

- 98 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 100 Auslieferungen an Kunden
- 101 Produktion
- 102 Forschung und Entwicklung
- 102 Belegschaft
- 103 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage

104

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 104 Ertragslage
- 107 Finanzlage
- 110 Vermögenslage

113

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

118

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 118 Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements
- 125 Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2025

134

PROGNOSEBERICHT

- 134 Gesamtwirtschaftlicher und branchenbezogener Ausblick
- 135 Prognoseannahmen
- 136 Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren
- 136 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung

GESCHÄFTSMODELL

Geschäftszweck

„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.“ Diese berühmten Worte von Ferry Porsche beschreiben den Anspruch des Porsche AG Konzerns. Dessen Geschäftszweck sind die Herstellung und der Vertrieb von exklusiven Sportwagen und Motoren aller Art sowie von sonstigen Teilen und Komponenten für diese und andere technische Erzeugnisse. Darüber hinaus gehören zum Unternehmensgegenstand die Durchführung von Entwicklungs- und Konstruktionsarbeiten, insbesondere im Fahrzeug- und Motorenbau, die Beratung und Entwicklung auf dem Gebiet der Datenverarbeitung sowie die Herstellung und der Vertrieb von Datenverarbeitungsprodukten, die Vermarktung von Waren und die Verwertung von Markenrechten, insbesondere von solchen, die das Wort „Porsche“ enthalten. Inbegriffen sind ebenfalls alle sonstigen Tätigkeiten, die technisch oder wirtschaftlich damit zusammenhängen, einschließlich der Verwertung gewerblicher Schutzrechte. Ein weiterer Geschäftszweck sind Finanzdienstleistungen, insbesondere Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kundinnen und Kunden sowie Händler.

Organisation

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG) ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften) und hat ihren Sitz in Stuttgart. Weitere Informationen können der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB entnommen werden.

→ Konzernanhang – 50. Anteilsbesitzliste

Die Beteiligungsstruktur an der Porsche AG ist im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 unverändert geblieben. Die Volkswagen AG hält über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mittelbar 75,4 % am Grundkapital der Porsche AG.

Die Porsche Automobil Holding SE hält direkt rund 12,5 % am Grundkapital. Das übrige Grundkapital befindet sich im Streubesitz. → Porsche am Kapitalmarkt

Der Porsche AG Konzern gliedert sich in die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen auf. Die Überleitung der Segmente zum Porsche AG Konzern bezieht sich auf eliminierungspflichtige Geschäftsvorfälle zwischen den beiden Segmenten. Die Aktivitäten beider Segmente erstrecken sich über die fünf Regionen Deutschland, Europa ohne Deutschland, Nordamerika, welches Mexiko exkludiert, China, welches Hongkong beinhaltet, sowie die Region Übersee- und Wachstumsmärkte, welche die übrigen Länder und Regionen darstellt.

→ Konzernanhang – Segmentberichterstattung

SEGMENT AUTOMOBILE

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf das Geschäftsfeld Fahrzeuge sowie auf die übrigen Geschäftsfelder Dienstleistungen und Design. Im Geschäftsfeld Fahrzeuge sind die Beschaffung, die Produktion, die Entwicklung und der Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen enthalten.

Beschaffung

Die Beschaffung ist zentral am Standort Weissach organisiert und verfügt über ein weltweites Lieferantennetzwerk. Dadurch kann der Porsche AG Konzern sowohl Produktionsmaterialien und Sachinvestitionen als auch Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität einkaufen. Dabei rücken auch Start-ups und Softwarezulieferer in den Fokus. Aufgrund der Vernetzung der Beschaffungsorganisationen der Marken des Volkswagen Konzerns ist der Porsche AG Konzern in der Lage, Synergien durch verbesserte Verfügbarkeit von Produktionsmaterialien sowie Kostenvorteile zu heben.

Produktion

Am Hauptsitz der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen befinden sich die Produktionsstätten für die Modellreihen Taycan und 911 sowie für Kundensport-Fahrzeuge von Porsche Motorsport. Ein qualitäts- und flexibilitätsorientiertes Steuerungs- und Fertigungsprinzip ermöglicht im Stammwerk in Zuffenhausen die Montage der zweitürigen Sportwagen der Modellreihen 911 auf einer Produktionslinie. Hochindividuelle Kundenwünsche lassen sich aufgrund des flexiblen Produktionssystems direkt innerhalb der Serienfertigung berücksichtigen. Neben Modellen mit Boxermotoren können zukünftig auch elektrische, zweitürige Sportwagen gefertigt werden. Dazu sind unter anderem eine erweiterte Montage-Linie mit fahrerlosem Transportsystem (FTS) und ein zugeschnittener Prüf- und Finishbereich geschaffen worden. Der Porsche Taycan wird auf einer separaten, vollständig auf elektrische Fahrzeugarchitekturen ausgelegten Linie gefertigt.

Der Porsche AG Konzern unterhält außerdem eine Produktionsstätte in Leipzig. Dort werden die Modellreihen Macan und Panamera gefertigt. In den vergangenen Jahren hat sich das Werk zu einem Kompetenzstandort für Elektromobilität im Porsche AG Konzern entwickelt. Porsche Leipzig ist in der Lage, innerhalb der bestehenden Fertigungslinie drei verschiedene Antriebsarten hochflexibel zu produzieren: vollelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und reine Verbrenner.

Darüber hinaus nutzt der Porsche AG Konzern weitere Produktionsstandorte für die Baureihe Cayenne. Die Cayenne-Baureihe wird am Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava, Slowakei produziert. Einige Modelle dieser Baureihe werden in einem Werk in Kulim, District Kedah, Malaysia, durch Dritte montiert. Diese sind für die Märkte Malaysia und seit 2024 auch Thailand bestimmt. Zusätzlich standen im Volkswagen Konzernverbund Kapazitäten zur Produktion der Baureihe 718 im Rahmen einer Auftragsfertigung im Werk in Osnabrück bereit. Die Produktion wurde Ende Oktober 2025 eingestellt. Ferner betreibt der Porsche AG Konzern ein Pilotseriencenter als zentrale Fertigungsstätte zur Bereitstellung von Prototypenfahrzeugen zukünftiger Porsche-Serienmodelle in Sachsenheim. → **Produktion**

Produktionsnetzwerk des Porsche AG Konzerns



¹ Die Produktion wurde Ende Oktober 2025 eingestellt.

Entwicklung

In Weissach befindet sich das eigene Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem Porsche-Fahrzeuge von der ersten Skizze bis zur Serienreife entwickelt werden. Zudem findet in Weissach die Entwicklung von Infotainment- und Connect-Funktionen sowie von digitalen Lösungen rund um das Fahrzeug statt. Der Entwicklungsstandort in Shanghai ergänzt diese Entwicklungsaktivitäten, um spezifische Lösungen für den chinesischen Markt auszuarbeiten. → **Forschung und Entwicklung**

Vertrieb

Das Vertriebsnetzwerk umfasst mehr als 900 Vertriebspartner in weltweit mehr als 120 Märkten. Aus diesem Vertriebsnetzwerk sind 18 rechtlich selbstständige Importeure und 16 rechtlich selbstständige Porsche Handelsgesellschaften Bestandteil des Porsche AG Konzerns. → **Auslieferungen an Kunden**

Dabei bildet das Retail-Konzept „Destination Porsche“ das Dach für alle stationären Handelsformate. Das Konzept wird weltweit seit Ende 2020 sukzessive ausgerollt und bereits in über 200 der mehr als 800 Porsche Zentren umgesetzt. Bis zum Ende der Dekade sollen über 400 weitere folgen.

Der indirekte Online-Vertrieb des Porsche AG Konzerns erfolgt über seine digitale Plattform und seine Vertriebspartner. Die digitale Fahrzeugsuche steht mittlerweile in über 100 Märkten rund um den Globus zur Verfügung. Porsche-Vertragshändler bieten auf dieser Plattform ihre sofort verfügbaren Neu- und Gebrauchtwagen online an. Darunter befinden sich sowohl Basismodelle als auch exklusive Varianten.

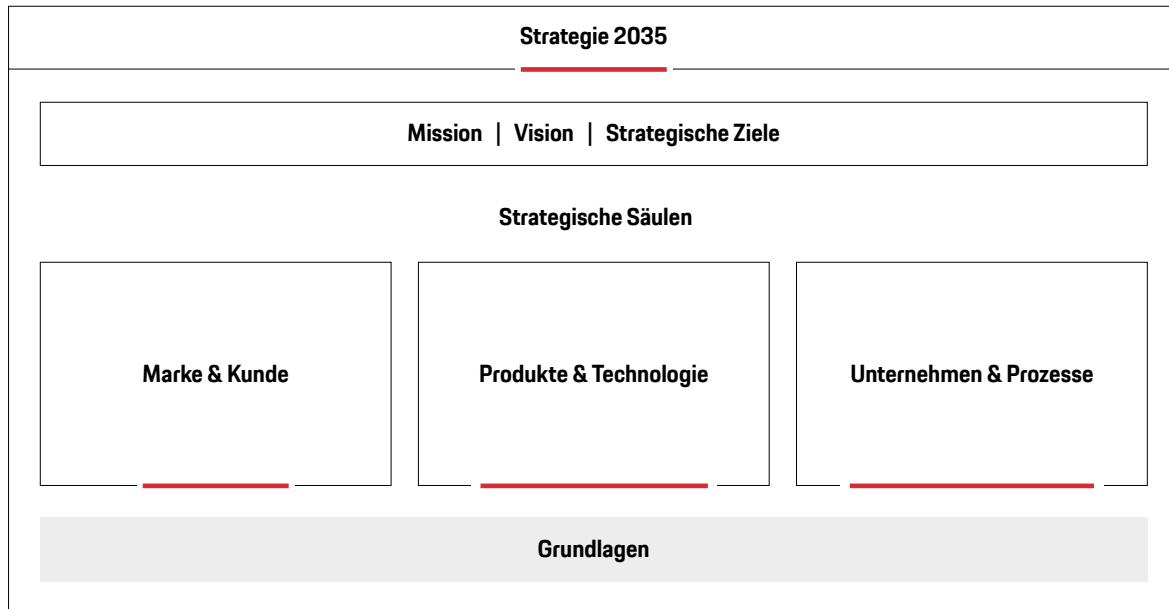
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Segment Finanzdienstleistungen umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche und weitere finanzorientierte Dienstleistungen.

Zusätzlich betreut das Segment Finanzdienstleistungen in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere die Marken Bentley und Lamborghini. Das Segment umfasst die Produkte und Dienstleistungen der Porsche Finanzdienstleistungsgesellschaften, welche die Gesellschaft je nach Markt selbst oder in Kooperation mit lokalen Partnern erbringt.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES PORSCHE AG KONZERNS

Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns



Der Porsche AG Konzern setzt mit der Strategie 2035 die notwendigen Leitplanken, um den Anforderungen eines zunehmend volatilen und komplexen Marktumfelds begegnen zu können. Mit der Weiterentwicklung der Strategie 2030 Plus zur Strategie 2035 will der Porsche AG Konzern die Grundlage schaffen, um langfristig Resilienz und Profitabilität zu sichern. Die Strategie 2035 reflektiert die beschleunigte Dynamik der Automobilindustrie vor allem in den Bereichen technologische Innovation, regulatorische Veränderungen und sich wandelnde Kundenbedürfnisse. Die Strategie 2035 soll ab dem Berichtsjahr 2026 Gültigkeit haben.

Im Fokus der Strategie 2035 steht im derzeitigen Stand die Weiterentwicklung und inhaltliche Schärfung strategischer Schwerpunkte. Die bisherigen Querschnittsstrategien „Kunde“ und „Produkt“ der Strategie 2030 Plus werden in zwei strategische Säulen überführt: „Marke & Kunde“ sowie „Produkte & Technologie“. Neu eingeführt wird die strategische Säule „Unternehmen & Prozesse“, welche die operative Basis und die globale Wertschöpfungskette in den Fokus rückt. Einem integrativen Nachhaltigkeitsverständnis folgend, wird die bisherige Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ zu einer Grundlage der Strategie 2035. Analog dazu werden auch die Inhalte der Querschnittsstrategie „Transformation“ vollständig in die Grundlagen überführt. Gemeinsam bilden die Grundlagen „Organisation & Digitalisierung“, „Produkt- & Servicequalität“, „Team Performance“ und „Nachhaltigkeit“ die Basis der Strategie 2035.

Die jeweilige strategische Säule fokussiert sich auf klar definierte Themengebiete. Diese Themengebiete sollen die strategische Ausrichtung verdeutlichen und die Transparenz erhöhen. Gemeinsam wirken sie auf die Unternehmensziele ein. Die strategischen Ziele dienen als Maßstab und langfristiges Ambitionsniveau. Sie messen den Umsetzungserfolg der Strategie-Operationalisierung und sollen die Steuerung entlang der Kern-Stakeholdergruppen Kundinnen und Kunden, Gesellschaft, Mitarbeitende sowie Investoren unterstützen. Das Zielbild fasst die Inhalte der Strategie als Veranschaulichung und Verdeutlichung des Zielspruchs 2035 zusammen.

Die Strategie 2035 folgt einem klaren Ziel: Sie soll die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns stärken, die Attraktivität der Marke Porsche sichern und die Voraussetzungen für profitables Wachstum in einem Umfeld schaffen, das von technologischen Umbrüchen und globalen Herausforderungen geprägt ist.

Strategische Säule „Marke & Kunde“

Die strategische Säule „Marke & Kunde“ soll die Marke und die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns rücken. Ziel ist es, den Wert und die Exklusivität der Marke Porsche langfristig zu sichern und über die gesamte Kauf- und Besitzphase hinweg Begeisterung der Kundinnen und Kunden zu schaffen. Die Strategie 2035 setzt dabei auf drei Themengebiete: Markenpositionierung, Zielgruppen und 360° Kundenerlebnis. Damit soll das Markenprofil geschärft, ein konsistentes und unverwechselbares Kundenerlebnis über alle Kontaktpunkte hinweg geschaffen sowie die Attraktivität und Exklusivität der Marke Porsche auch in Zukunft sichergestellt werden.

Als moderne Marke verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, seine internationale Kundenbasis weiter auszubauen und neue Zielgruppen zu erschließen. Maßgeschneiderte Community-Formate und exklusive Events sollen die Markenbindung stärken und die Beziehung zu Kundinnen und Kunden vertiefen. Gleichzeitig soll die Vernetzung aller Kontaktpunkte entlang des Kundenlebenszyklus intensiviert werden, um ein konsistentes und personalisiertes Erlebnis für unsere Kundinnen und Kunden zu gewährleisten. Die gezielte Entwicklung von Wachstumsmärkten soll die Voraussetzung für ein langfristiges, wertorientiertes Wachstum schaffen.

Strategische Säule „Produkte & Technologie“

Die strategische Säule „Produkte & Technologie“ definiert die Ausrichtung des Produktportfolios und der technologischen Basis für die kommenden Jahre. Sie adressiert die Themengebiete Produktidentität & -portfolio, Angebotsstruktur & -komplexität sowie Fahrzeugkonzepte & Schlüsseltechnologien.

Der Porsche AG Konzern setzt auf ein attraktives und flexibles Produktportfolio, das leistungsstarke Verbrenner, Plug-in-Hybride sowie die Elektromobilität integriert. Die Strategie 2035 umfasst die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt sowie die Verlängerung des Angebots von Verbrenner- und Hybridmodellen, um der verlangsamten Transformation hin zur Elektromobilität Rechnung zu tragen. Die Individualisierungsmöglichkeiten sollen durch den Ausbau des Sonderwunsch-Programms und der Exklusive Manufaktur weiter gestärkt werden. Gleichzeitig verfolgt die strategische Säule das Ziel, Nachfrage und Angebot in einem wertorientierten Ansatz auszubalancieren.

Die Entwicklung innovativer Fahrzeugkonzepte und Schlüsseltechnologien bildet die Grundlage für attraktive Produkte und soll die Attraktivität der Marke Porsche im Wettbewerb stärken.

Strategische Säule „Unternehmen & Prozesse“

Mit der neuen strategischen Säule „Unternehmen & Prozesse“ will der Porsche AG Konzern die operative Basis und die globale Wertschöpfungskette stärken. Die Themengebiete sind Entwicklung & Partnerschaften, Produktion & Lieferkette sowie Vertriebsnetz.

Ziel ist es, die Entwicklungsorganisation effizient und partnerschaftlich auszurichten, um Innovationskraft und Geschwindigkeit zu erhöhen. Gleichzeitig sollen Produktion und Lieferkette so gestaltet werden, dass sie Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz auch unter volatilen Rahmenbedingungen sicherstellen. Darüber hinaus soll die globale Vertriebsstruktur gezielt optimiert werden, um Potenziale in Wachstumsmärkten besser zu nutzen und die Präsenz der Marke Porsche weltweit zu festigen.

Grundlagen

Die Umsetzung der Strategie 2035 wird durch vier zentrale Grundlagen unterstützt: Organisation & Digitalisierung, Team Performance, Produkt- & Servicequalität und Nachhaltigkeit. Sie sollen gemeinsam das Fundament für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Ergebnisqualität des Porsche AG Konzerns bilden.

Organisation & Digitalisierung soll die Voraussetzungen für eine agile und schlanke Organisation schaffen. Die Weiterentwicklung von Organisationsstrukturen und Prozessen sowie der konsequente Einsatz digitaler Technologien und künstlicher Intelligenz sollen neue Formen der Zusammenarbeit ermöglichen und die Effizienz entlang der Wertschöpfungskette steigern. Damit soll die Anpassungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns in einem dynamischen Umfeld dauerhaft gestärkt werden.

Team Performance fokussiert sich auf die Mitarbeitenden, die Unternehmenskultur sowie die zielgerichtete Gestaltung der Unternehmenstransformation. Die Motivation der Beschäftigten, kontinuierliche Kompetenzentwicklung und eine wirkungsvolle Führung sind aus Sicht des Porsche AG Konzerns entscheidend, um den Wandel der Automobilindustrie gemeinsam zu gestalten. Die Förderung einer starken Unternehmenskultur und die Positionierung als attraktiver Arbeitgeber sollen die Fähigkeit des Unternehmens stärken, Talente für den Porsche AG Konzern zu gewinnen.

Produkt- & Servicequalität bleibt unverändert oberste Priorität des Unternehmens. Ein einheitliches Qualitätsverständnis und die Bündelung von Kompetenzen über alle Unternehmensressorts hinweg soll den Erwartungen der Kundinnen und Kunden von der Marke Porsche gerecht werden. Denn Qualität ist nicht nur der definierte Anspruch, sondern die Grundlage für Vertrauen und Markenwert.

Mit Nachhaltigkeit verfolgt der Porsche AG Konzern einen ganzheitlichen Ansatz, der ökologische und soziale Aspekte integriert. Zu den zentralen Elementen der Nachhaltigkeitsstrategie zählen insbesondere die Dekarbonisierung und die Kreislaufwirtschaft entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge. Darüber hinaus übernimmt der Porsche AG Konzern aktiv Verantwortung in seiner Lieferkette. Ergänzend fördert er Diversität, engagiert sich als ein Partner der Gesellschaft und setzt auf eine transparente Berichterstattung und Kommunikation.

Zusammenfassung der Strategie 2035

Die drei strategischen Säulen und die vier Grundlagen definieren gemeinsam den Weg, auf dem der Porsche AG Konzern seine Position für heutige und künftige Generationen ausbauen will. Im Mittelpunkt stehen dabei die Stakeholdergruppen Kundinnen und Kunden, Gesellschaft, Mitarbeitende und Investoren. Die konsequente Orientierung an den Bedürfnissen dieser Gruppen sichert aus Sicht des Porsche AG Konzerns die Grundlage für anhaltendes Wachstum und langfristigen Unternehmenserfolg.

STEUERUNG UND WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN

Steuerung und Kennzahlen

Basierend auf der Konzernstrategie beschreibt dieses Kapitel, wie der Porsche AG Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich zur Anwendung kommen. Die Leistungsfähigkeit und der damit verbundene wirtschaftliche Erfolg des Porsche AG Konzerns spiegeln sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen, als zentraler Bestandteil des internen Steuerungssystems, wider. Weder der Steuerungsprozess noch die bedeutsamsten Leistungsindikatoren haben sich im Vergleich zum Vorjahr geändert.

Steuerungsprozess im Porsche AG Konzern

Im Porsche AG Konzern soll eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzernstrategie mit der strategischen und operativen Planung für eine umfängliche Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen sorgen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Planjahre aufgestellte operative Mehrjahresplanung wird als wesentliches Steuerungselement des Porsche AG Konzerns aus einer den Zehnjahreshorizont umfassenden strategischen Planung abgeleitet und im Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet. Die operative Mehrjahresplanung dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben zu bewerten sowie Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Dies gilt sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht. Auf dieser Grundlage werden alle Unternehmensbereiche bezüglich der strategischen Vorhaben, Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

In Abhängigkeit des Planungshorizonts werden die einzelnen Planungsinhalte für die zukünftige Ausrichtung des Porsche AG Konzerns festgelegt:

- der Cycleplan/die Produktstrategie und damit das Produktprogramm als langfristige, strategische Determinante des Fahrzeuggeschäfts und weiterer mobilitätsbezogener Dienste
- der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Porsche AG Konzern ableitet und
- die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Werke.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in die Finanzplanung als letzter Schritt der operativen Mehrjahresplanung: Die finanzielle Planung des Porsche AG Konzerns, einschließlich der Segmente und Geschäftsfelder, umfasst dabei die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilitäts- und Liquiditätsplanung sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen. Aus der operativen Mehrjahresplanung werden im Anschluss verbindliche Ziele bzw. Zielempfehlungen für das erste Planjahr abgeleitet und im Rahmen der Budgetplanung über die einzelnen Monate detailliert und bis auf Ebene von operativen Kostenstellen und Konzerngesellschaften ausgeplant.

Das Budget wird unterjährig jeden Monat auf den Zielerreichungsgrad hin überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen und – sofern erforderlich – Maßnahmenpläne zur Absicherung der budgetierten Ziele zentrale Instrumente der Unternehmenssteuerung. Für das aktuelle Geschäftsjahr werden regelmäßig rollierende Vorausschätzungen mit Schwerpunkten auf die nächsten drei Monate, die folgenden Quartale sowie das Gesamtjahr durchgeführt und bedarfsorientiert durch umfangreichere Detailprognosen abgesichert und gegebenenfalls auf Basis der neuesten Erkenntnisse adjustiert. Zudem werden hierbei die aktuellen Risiken und Chancen im Rahmen der Prognoseerstellung berücksichtigt, sofern deren Eintreten als hinreichend wahrscheinlich einzuschätzen ist. Der Steuerungsprozess kann somit kurzfristige Anpassungen und die Initiierung von Umsetzungsprogrammen zur Absicherung der Prognose auch unter Berücksichtigung volatiler Rahmenbedingungen gewährleisten. Grundsätzlich steht die bedarfsgerechte Anpassung der laufenden Aktivitäten im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die jeweils aktuelle Prognose bildet ferner den Aufsatzpunkt für die kommende operative Mehrjahresplanung bzw. die Budgetplanung des Folgegeschäftsjahres.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Porsche AG Konzern	Segment Automobile
— Umsatzerlöse (Mio. €) — Operative Umsatzrendite (in %)	— Netto-Cashflow-Marge Automobile (in %) — EBITDA-Marge Automobile (in %) — BEV-Anteil Automobile (in %)

Abgeleitet aus der Strategie und den zugrunde liegenden strategischen Zielen, basiert die Steuerung des Porsche AG Konzerns auf den nachfolgend beschriebenen bedeutsamsten Leistungsindikatoren:

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns spiegeln den Markterfolg in finanziellen Zahlen wider. Neben dem Segment Automobile trägt auch das Segment Finanzdienstleistungen zur Umsatzentwicklung bei. → **Ertragslage**

OPERATIVE UMSATZRENDITE

Die Operative Umsatzrendite (RoS) des Porsche AG Konzerns ist definiert als das Verhältnis des Operativen Ergebnisses (vor Finanzergebnis und vor Steuern; EBIT) zu den Umsatzerlösen. Der Vorstand der Porsche AG verwendet die Operative Umsatzrendite zur Bewertung der operativen Rentabilität des Porsche AG Konzerns. → **Ertragslage**

NETTO-CASHFLOW-MARGE AUTOMOBILE

Die Netto-Cashflow-Marge Automobile beschreibt das Verhältnis des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich des Cashflows aus Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts zu den Umsatzerlösen, jeweils im Segment Automobile. In der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ist dabei die Veränderung bei den Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen des Segments Automobile nicht enthalten. Die Netto-Cashflow-Marge spielt eine wesentliche Rolle bei der Beurteilung des Mittelüberschusses aus dem laufenden Geschäft und der damit verbundenen finanziellen Widerstandsfähigkeit des Segments Automobile. → **Finanzlage**

EBITDA-MARGE AUTOMOBILE

Das EBITDA Automobile ist definiert als Operatives Ergebnis (EBIT) des Segments Automobile zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen/Wertaufholungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile. Die EBITDA-Marge für das Segment Automobile beschreibt das Verhältnis von EBITDA Automobile zu den Umsatzerlösen im Segment Automobile. Der Porsche AG Konzern ist der Ansicht, dass die EBITDA-Marge Automobile eine aussagekräftige Finanzkennzahl für sämtliche Stakeholder ist, um die Geschäftsentwicklung, operative Leistungsfähigkeit und Rentabilität des Segments Automobile im Zeitablauf zu bewerten. → **Ertragslage**

BEV-ANTEIL AUTOMOBILE

Der BEV-Anteil Automobile ist definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, das heißt der insgesamt an Endkundinnen und -kunden übergebenen Neufahrzeuge. Der Treiber für den BEV-Anteil Automobile ist der Verkauf von Automobilen mit einem vollelektrischen Antrieb. Der BEV-Anteil wird herangezogen, um die Transformation und Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios zu beurteilen.

→ **Auslieferungen an Kunden**

Die aktuelle Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren ist den → **Finanzwirtschaftlichen Kennzahlen** zu entnehmen.

Die Erläuterungen zur Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren befinden sich in den Ausführungen zur → **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**.

Die voraussichtliche Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2026 ist im → **Prognosebericht** beschrieben.

Weitere relevante Leistungsindikatoren

Darüber hinaus sind die folgenden weiteren finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren definiert, welche im Rahmen der Unternehmenssteuerung zur Anwendung kommen und die bedeutsamsten Leistungsindikatoren entsprechend ergänzen:

- Auslieferungen an Kunden (in Einheiten)
- Netto-Liquidität Automobile (Mio. €)
- Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile (Mio. €)
- Sachinvestitionen Automobile (Mio. €)
- Operative Umsatzrendite Automobile (in %)
- Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen (in %)
- Kapitalrendite Automobile (in %)

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die nach §§ 289 f und 315 d HGB geforderten Inhalte der Konzernklärung zur Unternehmensführung werden unter

→ **Erklärung zur Unternehmensführung** sowie im Internet unter

↗ <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> abgebildet.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung Weltwirtschaft

Im Geschäftsjahr 2025 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr ähnlichen Dynamik. Im Rahmen dieser Entwicklung war in den Schwellenländern ein leichter Anstieg der Dynamik zu beobachten, während diese in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften positiv blieb, jedoch leicht unter dem Niveau des Vorjahres lag. In vielen Ländern waren die Inflationsraten zwar rückläufig, zum Teil aber weiterhin auf erhöhtem Niveau. Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen haben nicht alle Zentralbanken im selben Umfang ihre Leitzinsen gesenkt, was sich teilweise dämpfend auf die Konjunkturentwicklung auswirkte.

Insgesamt belasteten geopolitische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, das globale wirtschaftliche Umfeld.

DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft stagnierte im Jahr 2025 auf Vorjahresniveau mit +0,3 % (2024: -0,5 %), nachdem sie in den beiden Vorjahren jeweils gesunken war. Gegenüber 2024 stieg die Arbeitslosenquote im Gesamtjahresdurchschnitt etwas an. Die harmonisierte Inflationsrate lag im Berichtsjahr etwas unterhalb des Niveaus der Vorjahresperiode.

EUROPA

Die westeuropäische Wirtschaft verzeichnete im Berichtsjahr ein insgesamt positives Wachstum mit +1,5 % (2024: +1,0 %) und lag damit oberhalb des Vorjahresniveaus. Hierbei verlief die Entwicklung in einzelnen Staaten Nord- und Südeuropas heterogen. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten senkte die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihr Leitzinsniveau in acht Schritten ab. Die Volkswirtschaften Zentraleuropas wiesen im Jahr 2025 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres im Durchschnitt leicht höher ausfiel, während in Osteuropa ein geringerer Anstieg zu verzeichnen war.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In den USA stieg die Wirtschaftsleistung im Berichtsjahr um +2,0 % (2024: +2,8 %) mit einer gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren Wachstumsrate. Die Notenbank hatte ihre Leitzinsen im Vorjahr in mehreren Schritten gesenkt, unterbrach diesen Lockerungskurs jedoch im Berichtszeitraum aufgrund der ungewissen Auswirkungen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der US-Regierung und nahm erst im September 2025 die geldpolitische Lockerung wieder auf. Die Wachstumsrate in Kanada war mit +1,7 % (2024: +2,0 %) etwas geringer als im Vorjahr.

CHINA INKL. HONGKONG

Die chinesische Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt und bewegte sich im Berichtsjahr mit +5,0 % (2024: +5,0 %) etwa auf dem Vorjahresniveau.

Entwicklung der Automobilmärkte

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 lag das weltweite Volumen des Pkw-Markts mit 81,8 Mio. Fahrzeugen leicht über dem Wert des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die meisten Pkw-Märkte in den Regionen positiv. Während die Regionen China inkl. Hongkong sowie Zentral- und Osteuropa leicht wuchsen, lagen die Regionen Westeuropa und Nordamerika in der Größenordnung des Vorjahres.

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

DEUTSCHLAND

In Deutschland lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2025 mit 2,9 Mio. Einheiten (+1,4 %) auf dem Niveau des Vorjahres. Positiv entwickelten sich insbesondere die Neuzulassungen von voll-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

EUROPA OHNE DEUTSCHLAND

In Westeuropa (ohne Deutschland) stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2025 um 2,1 % auf 9,0 Mio. Fahrzeuge und lag somit auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel in 2025 heterogen aus. Spanien konnte mit 13,3 % ein deutliches Wachstum verzeichnen. Großbritannien (+3,5 %) verzeichnet ein leichtes Wachstum, das Marktvolumen in Italien (-2,1 %) und Frankreich (-4,8 %) war leicht rückläufig.

In Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2025 mit 2,5 Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres (+2,0 %). Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den großen Märkten Zentraleuropas positiv.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In der Region Nordamerika exkl. Mexiko erreichten die Verkaufszahlen von Pkw im Geschäftsjahr 2025 mit 18,2 Mio. Einheiten (+1,8 %) die Größenordnung des Vorjahres. Dabei blieb das Marktvolumen in den USA auf dem Niveau des Vorjahres mit 16,3 Mio. Einheiten (+1,8 %). Das Volumen in Kanada stieg gegenüber Vorjahresniveau leicht mit 1,9 Mio. Fahrzeugen (+2,2 %).

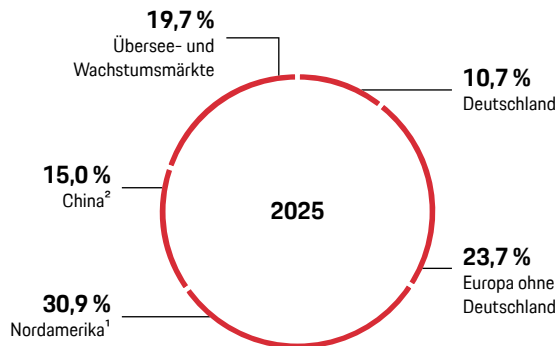
CHINA INKL. HONGKONG

In der Region China inkl. Hongkong stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2025 leicht um 3,9 % auf 24,3 Mio. Einheiten. Die Entwicklung des chinesischen Pkw-Markts war unter anderem durch umfassende staatliche Kaufprämien sowie günstigere Preise geprägt. Im Luxussegment war eine negative Entwicklung der Nachfrage zu beobachten. Zudem wirkt sich die seit Juli 2025 angepasste Luxussteuer auf das Luxussegment im chinesischen Markt aus.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Im Geschäftsjahr 2025 entwickelten sich die Auslieferungen an Kunden¹ des Porsche AG Konzerns rückläufig. Insgesamt lieferte der Sportwagenhersteller 279.449 Fahrzeuge aus. Das sind 10,1 % weniger als 2024.

Anteil der Auslieferungen an Kunden nach Regionen



¹ Nordamerika exkl. Mexiko

² China inkl. Hongkong

Im Heimatmarkt Deutschland waren die Auslieferungen des Porsche AG Konzerns um 16,4 % auf 29.968 Fahrzeuge rückläufig. In der Vertriebsregion Europa ohne Deutschland gingen die Auslieferungen um 12,6 % auf 66.340 Fahrzeuge zurück. Ursache für den Rückgang in beiden Regionen sind unter anderem die Angebotslücken beim 718 Boxster/Cayman und Macan mit Verbrennungsmotor aufgrund der europäischen Vorschriften zur Cybersicherheit. Die Region Nordamerika exkl. Mexiko ist weiterhin die größte Vertriebsregion. Hier sank die Anzahl der Auslieferungen um 0,4 % auf 86.229 Fahrzeuge. In der Region China inkl. Hongkong verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 41.938 ausgelieferten Fahrzeugen einen Rückgang von 26,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Wesentliche Gründe hierfür bleiben die weiterhin herausfordernden Marktbedingungen, vor allem im Luxussegment, sowie der insbesondere bei vollelektrischen Modellen sehr intensive Wettbewerb im chinesischen Markt.

Der Fokus lag weiterhin auf einem wertorientierten Absatz, der darauf abzielt, die Nachfrage und das Angebot auszubalancieren. In der Vertriebsregion Übersee- und Wachstumsmärkte wurden 54.974 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden übergeben. Das entspricht einem Rückgang von 1,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

Mit 84.328 Einheiten und einem Anstieg von 1,9 % verzeichnete der Porsche Macan die meisten Auslieferungen im Geschäftsjahr 2025. Hiervon entfallen 45.367 Fahrzeuge auf die vollelektrische Variante. In den meisten Ländern außerhalb der Europäischen Union bietet der Porsche AG Konzern parallel weiterhin den Macan mit Verbrennungsmotor an. Von ihm wurden 38.961 Einheiten ausgeliefert. Vom Porsche Cayenne wurden 80.886 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden übergeben. Dies entspricht einem Rückgang von 21,4 % und ist unter anderem auf einen Nachholeffekt im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Mit einem Anstieg von 1,3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erreichte der Porsche 911 insgesamt 51.583 Auslieferungen. Die Modelle 718 Boxster und 718 Cayman verzeichneten 18.612 Auslieferungen (–21,4 %). Der Rückgang ist im Wesentlichen durch den Auslauf der Modellreihe begründet. Die Produktion wurde im Oktober 2025 eingestellt. Der Panamera ging an 27.701 Kundinnen und Kunden (–6,4 %). Vom Taycan wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 insgesamt 16.339 Fahrzeuge ausgeliefert (–21,6 %).

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns nach Modellreihen

Einheiten	2025	2024
911	51.583	50.941
718 Boxster/Cayman	18.612	23.670
Macan	84.328	82.795
Cayenne	80.886	102.889
Panamera	27.701	29.587
Taycan	16.339	20.836
Auslieferungen an Kunden	279.449	310.718

¹ Die Kennzahl „Auslieferungen an Kunden“ spiegelt die Übergabe der Neufahrzeuge an Endkundinnen und -kunden wider. Diese kann sowohl durch Konzerngesellschaften als auch durch freie Importeure und Händler erfolgen. Davon grenzt sich der Absatz im Porsche AG Konzern als relevanter Treiber für den Umsatz ab. Als Absatz des Porsche AG Konzerns werden diejenigen Verkäufe von Neu- und Konzerngebrauchtfahrzeugen der Marke Porsche bezeichnet, die das Segment Automobile erstmalig verlassen haben, sofern keine rechtliche Rücknahmeverpflichtung durch eine Gesellschaft im Segment Automobile besteht.

Der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen belief sich auf 22,2 % (2024: 12,7 %). Die vollelektrische Variante des Macan trägt maßgeblich zur Steigerung des BEV-Anteils Automobile bei. Im Berichtszeitraum lag der Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen (vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride) bei 34,4 % (2024: 27,0 %). Weitere Informationen dazu befinden sich in dem Kapitel Fahrzeugproduktstrategie unter → Umwelt.

BEV-Anteil Automobile



PRODUKTION

Der Porsche AG Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 261.341 Fahrzeuge, ein Rückgang von 13,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Produktion des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2025	2024
911	55.371	49.095
718 Boxster/Cayman	15.856	23.790
Macan	79.621	84.330
Cayenne	76.694	93.864
Panamera	22.289	30.369
Taycan	11.510	21.302
Produktion	261.341	302.750

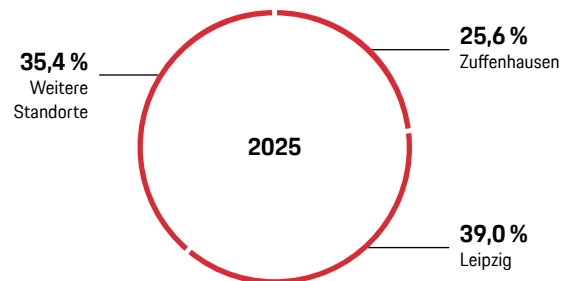
In Stuttgart-Zuffenhausen entstanden 11.510 Einheiten der Baureihe Taycan. Zusätzlich liefen im Stammwerk alle Fahrzeuge der Modellreihe 911 (55.371 Einheiten) vom Band.

Im Werk Leipzig stellte der Porsche AG Konzern insgesamt 101.910 Fahrzeuge her, das sind 39,0 % der Gesamtproduktion. 79.621 Einheiten der Modellreihe Macan sowie 22.289 Einheiten der Baureihe Panamera kamen aus Sachsen.

Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit in der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten. → Umwelt

An den weiteren Produktionsstandorten wie dem Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava (Slowakei) sowie in Malaysia wurden 76.694 Einheiten der Modellreihe Cayenne gefertigt. Zusätzlich wurden 15.856 Einheiten der Baureihe 718 Boxster/Cayman am Standort Osnabrück fertiggestellt. Die Produktion wurde Ende Oktober 2025 eingestellt.

Produktion nach Standorten



FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Seit Gründung der Porsche AG liegt ihr Fokus auf innovativer Forschung und Entwicklung und der anschließenden Umsetzung in serienreife Automobile. Die Forschung und Entwicklung spielt für die nachhaltige Wertsteigerung des Porsche AG Konzerns eine zentrale Rolle. Der überwiegende Anteil der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der in diesem Bereich tätigen Beschäftigten bezieht sich auf die Porsche AG. Auch der markenübergreifende Entwicklungsverbund im Volkswagen Konzern stärkt die Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2025 verringerten sich die Kosten für Forschung und Entwicklung (F&E) des Segments Automobile auf 2.292 Mio. € (2024: 2.528 Mio. €). Der Rückgang resultierte aus niedrigeren aktivierten Entwicklungskosten Automobile. Diese lagen bei 963 Mio. € (2024: 1.583 Mio. €), was auf einen veränderten Projektmix sowie unterschiedliche Aktivierungsstadien der laufenden Fahrzeugprojekte zurückzuführen war. Gegenläufig stiegen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten Automobile aufgrund zusätzlicher Aufwendungen in Verbindung mit der Erweiterung des Produktportfolios. Infolge dessen sank die Aktivierungsquote auf 42,0 % (2024: 62,6 %). Die F&E-Quote lag bei 7,1 % (2024: 6,9 %).

Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile lagen mit 3.159 Mio. € (2024: 2.046 Mio. €) über dem Vorjahresniveau. Zusätzlich zu den gestiegenen Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten Automobile erhöhten sich die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile auf 1.830 Mio. € (2024: 1.101 Mio. €), was im Wesentlichen auf die außerplanmäßigen Abschreibungen in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie zurückzuführen war.

Insgesamt waren im Porsche AG Konzern zum Stichtag 6.833 Mitarbeitende im Bereich Forschung und Entwicklung tätig (2024: 6.728 Mitarbeitende).

Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile

Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse Automobile	32.185	36.438
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	2.292	2.528
davon aktivierte Entwicklungskosten Automobile	963	1.583
Aktivierungsquote ¹ (in %)	42,0	62,6
F&E-Quote ² (in %)	7,1	6,9
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	3.159	2.046
davon Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile	1.830	1.101
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ³ (in %)	9,8	5,6

¹ Aktivierte Entwicklungskosten Automobile im Verhältnis zu den Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile.

² Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile im Verhältnis zu den Umsatzerlösen Automobile.

³ Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile im Verhältnis zu den Umsatzerlösen Automobile.

BELEGSCHAFT

Zum Stichtag sank im Porsche AG Konzern die Anzahl der Beschäftigten auf 41.780 Mitarbeitende (2024: 42.615 Mitarbeitende). Im Durchschnitt waren im Geschäftsjahr 2025 42.066 Mitarbeitende (2024: 42.703 Mitarbeitende) im Porsche AG Konzern beschäftigt.

Weitere Informationen zur Belegschaft des Porsche AG Konzerns sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten.

→ Soziales

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Im Geschäftsjahr 2025 trieb der Porsche AG Konzern seine umfangreichen Maßnahmen zur Reskalierung und Rekalibrierung durch die entschlossene Neuausrichtung der Produktstrategie und Batterieaktivitäten sowie Anpassungen in der Unternehmensorganisation voran.

Die im dritten Quartal 2025 beschlossene Neuausrichtung der Produktstrategie umfasst die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt sowie die Verlängerung des Angebots von Verbrenner- und Hybridmodellen. Aus der Neuterminierung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge ergaben sich außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und Sachanlagen sowie Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von rund 1,7 Mrd. €, die das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns belasteten.

Im Geschäftsjahr 2025 ergaben sich zusätzliche Aufwendungen aus Batterieaktivitäten auf das Operative Ergebnis von rund 0,7 Mrd. €. Im Wesentlichen wirkte die bereits zum Halbjahr 2025 beschlossene strategische Neuaufstellung der Batterieaktivitäten im Porsche AG Konzern. Die bisherigen Pläne zum Ausbau der Produktion von Hochleistungsbatterien durch die Cellforce Group GmbH sollen nicht eigenständig weiterverfolgt werden. Daraus ergaben sich außerplanmäßige Abschreibungen auf Produktionsanlagen, die sich in den Kosten der Umsatzerlöse auswirkten.

In den USA traten zusätzliche Zölle auf Fahrzeuge und Fahrzeugteile in Kraft. Aufgrund der Anpassung der US-Importzölle wurde das Operative Ergebnis des Berichtsjahres 2025 mit rund 0,7 Mrd. € belastet.

Weitere Informationen zu den zuvor genannten Belastungen sind im → **Konzernanhang – Wesentliche Ereignisse** erläutert.

Auch im Geschäftsjahr 2025 wirkten in China die herausfordernden Marktbedingungen, vor allem im Luxussegment, sowie der insbesondere bei vollelektrischen Modellen sehr intensive Wettbewerb auf den Geschäftsverlauf. Der Fokus lag weiterhin auf einem wertorientierten Absatz, der darauf abzielt, die Nachfrage und das Angebot auszubalancieren.

Der Porsche AG Konzern bewertet den Verlauf der Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr insgesamt als nicht zufriedenstellend. Die ursprüngliche Erwartung wurde insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltend herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in den USA und China nicht erfüllt. Zusätzlich wurden bewusst weitere Ergebnisbelastungen in Kauf genommen, die sich aus der strategischen Neuausrichtung ergaben, um die langfristige Profitabilität des Porsche AG Konzerns zu sichern.

Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns reduzierten sich im Geschäftsjahr 2025 auf 36.272 Mio. € (2024: 40.083 Mio. €) und lagen unterhalb der letzten angepassten Prognose.

Das Operative Ergebnis reduzierte sich von 5.637 Mio. € auf 413 Mio. €. Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit innerhalb der letzten angepassten Prognose bei 1,1 % (2024: 14,1 %).

Die EBITDA-Marge Automobile reduzierte sich auf 13,3 % (2024: 22,7 %) und befand sich somit oberhalb der letzten angepassten Prognose.

Der Netto-Cashflow für das Segment Automobile lag bei 1.511 Mio. € (2024: 3.735 Mio. €). Die daraus folgende Netto-Cashflow-Marge Automobile von 4,7 % (2024: 10,2 %) lag innerhalb der angepassten Bandbreite.

Der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) lag mit 22,2 % (2024: 12,7 %) oberhalb des ursprünglich erwarteten Korridors.

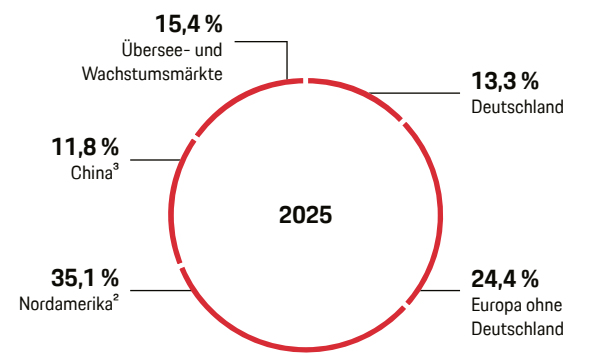
Vergleich Prognose 2025 Porsche AG Konzern mit tatsächlichem Geschäftsverlauf

		Ursprüngliche Prognose 2025	Angepasste Prognose 2025		
		Geschäftsbericht 2024	Halbjahresfinanzbericht 30.06.2025	Quartalsmitteilung 30.09.2025	Tatsächlicher Geschäftsverlauf 2025
Porsche AG Konzern					
Umsatzerlöse	Mrd. €	39 bis 40	37 bis 38	37 bis 38	36,3
Operative Umsatzrendite	in %	10 bis 12	5 bis 7	0 bis 2	1,1
Segment Automobile					
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	7 bis 9	3 bis 5	3 bis 5	4,7
EBITDA-Marge Automobile	in %	19 bis 21	14,5 bis 16,5	10,5 bis 12,5	13,3
BEV-Anteil Automobile	in %	20 bis 22	20 bis 22	20 bis 22	22,2

ERTRAGSLAGE

Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2025 Umsatzerlöse von 36.272 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang von 9,5 % gegenüber dem Vorjahr (2024: 40.083 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Produktmix- und Preiseffekten. Positiv wirkten sich auch die gestiegenen Umsatzerlöse im Segment Finanzdienstleistungen auf den Konzernumsatz aus.

Umsatzerlöse nach Regionen¹



¹ Ohne Sicherungsgeschäfte
² Nordamerika exkl. Mexiko
³ China inkl. Hongkong

Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns

2025	36.272 Mio. €
2024	40.083 Mio. €
2023	40.530 Mio. €

Im Geschäftsjahr 2025 setzte der Porsche AG Konzern 265.663 Fahrzeuge ab. Dies entspricht einem Absatzrückgang von 15,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2024: 312.620 Fahrzeuge).

Der Macan war mit 79.769 abgesetzten Fahrzeugen die absatzstärkste Baureihe. Davon entfielen 40.995 Fahrzeuge auf den neuen, vollelektrischen Macan. Positiv entwickelte sich der Konzernabsatz beim 911 mit einem Anstieg von 2,9 % auf 52.208 Fahrzeuge. Der Rückgang beim Konzernabsatz des Cayenne (–23.552 Fahrzeuge; –23,4 %) war unter anderem auf Nachholeffekte im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Weitere Rückläufe verzeichneten der Taycan (–9.118 Fahrzeuge; –40,2 %) und der Panamera mit 25.876 abgesetzten Fahrzeugen (–4.781 Fahrzeuge; –15,6 %). Der Rückgang beim 718 Boxster/Cayman auf 17.315 abgesetzte Fahrzeuge (–7.850 Fahrzeuge; –31,2 %) resultierte im Wesentlichen aus einer eingeschränkten Modellverfügbarkeit aufgrund des Ausfalls der Modellreihe.

Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2025	2024
911	52.208	50.761
718 Boxster/Cayman	17.315	25.165
Macan	79.769	82.872
Cayenne	76.917	100.469
Panamera	25.876	30.657
Taycan	13.578	22.696
Konzernabsatz	265.663	312.620

Regional betrachtet zeigte Nordamerika exkl. Mexiko mit 80.538 abgesetzten Fahrzeugen einen Rückgang von 11,5 %, was insbesondere die Import-Herausforderungen reflektierte. Die Region China inkl. Hongkong verzeichnete einen Rückgang von 25,2 % auf 39.946 abgesetzte Fahrzeuge, was weiterhin auf die herausfordernden Marktbedingungen vor allem im Luxussegment sowie die Wettbewerbsintensität im chinesischen Markt vor allem im vollelektrischen Segment zurückzuführen war.

Der Fokus des Porsche AG Konzerns lag weiterhin auf einem wertorientierten Absatz in dieser Region, der darauf abzielt, die Nachfrage und das Angebot auszubalancieren. Die Regionen Europa ohne Deutschland mit 66.614 Fahrzeugen (-15,9 %) sowie Deutschland mit 26.149 Fahrzeugen (-15,5 %) verzeichneten ebenfalls Rückgänge. Ursache für den Rückgang in beiden Regionen sind unter anderem die Angebotslücken beim 718 Boxster/Cayman und beim Macan mit Verbrennungsmotoren aufgrund der europäischen Vorschriften zur Cybersicherheit. Die Übersee- und Wachstumsmärkte entwickelten sich mit 52.416 Fahrzeugen (-9,7 %) ebenfalls rückläufig.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 1.465 Mio. € auf 31.221 Mio. € (2024: 29.756 Mio. €). Hintergrund hierfür waren zum einen die Sonderaufwendungen in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Darüber hinaus war der Anstieg auf die zusätzlichen Aufwendungen in Bezug auf die Batterieaktivitäten im Wesentlichen durch die Cellforce Group zurückzuführen. Neben den Sondereffekten wirkten zusätzlich die erhöhten Aufwendungen aus den US-Importzöllen sowie gestiegene Materialkosten. Die Relation zu den Umsatzerlösen lag bei 86,1 % (2024: 74,2 %).

Das Bruttoergebnis ist entsprechend mit 5.051 Mio. € (2024: 10.327 Mio. €) um 51,1 % gesunken. Somit lag die Brutto-Marge bei 13,9 % (2024: 25,8 %).

Die Vertriebskosten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 2.796 Mio. € (2024: 3.099 Mio. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag bei 7,7 % (2024: 7,7 %). Die Verwaltungskosten stiegen um 39 Mio. € auf 1.899 Mio. € (2024: 1.859 €) und in Relation zu den Umsatzerlösen auf 5,2 % (2024: 4,6 %). Im Anstieg enthalten waren unter anderem Aufwendungen mit Bezug zu den Anpassungen in der Unternehmensorganisation.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 211 Mio. € auf 57 Mio. € (2024: 268 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund übriger betrieblicher Aufwendungen in Verbindung mit der Erstkonsolidierung der Porsche eBike Performance GmbH.

Dementsprechend verringerte sich das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2025 um 5.224 Mio. € auf 413 Mio. € (2024: 5.637 Mio. €). Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag bei 1,1 % (2024: 14,1 %).

Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns

2025	—	1,1 %
2024	=====	14,1 %
2023	=====	18,0 %

Im Geschäftsjahr 2025 ist das Finanzergebnis auf 32 Mio. € (2024: -409 Mio. €) gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus positiven Bewertungseffekten im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten und aus laufenden Ergebniseffekten aus At Equity bewerteten Anteilen. Im Vorjahr wirkten Sondereffekte aus den sonstigen Beteiligungen im Batterie- und Konnektivitätsumfeld negativ auf das Finanzergebnis.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verringerten sich aufgrund des gesunkenen Ergebnisses vor Steuern auf 135 Mio. € (2024: 1.632 Mio. €). Die Steuerquote für den Porsche AG Konzern lag bei 30,4 % (2024: 31,2 %).

Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 3.285 Mio. € auf 310 Mio. € im aktuellen Berichtszeitraum.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 0,47 € (2024: 3,94 €) und das Ergebnis je Vorzugsaktie betrug 0,48 € (2024: 3,95 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Stammaktie und je Vorzugsaktie wurde jeweils eine Aktienanzahl von 455.500.000 Stück zugrunde gelegt.

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	36.272	40.083
Kosten der Umsatzerlöse	-31.221	-29.756
Bruttoergebnis	5.051	10.327
Vertriebskosten	-2.796	-3.099
Verwaltungskosten	-1.899	-1.859
Sonstiges betriebliches Ergebnis	57	268
Operatives Ergebnis	413	5.637
Operative Rendite (in %)	1,1	14,1
Finanzergebnis	32	-409
Ergebnis vor Steuern	445	5.227
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-135	-1.632
Ergebnis nach Steuern	310	3.595

Ertragslage im Segment Automobile

Mit 90 Mio. € lag das Operative Ergebnis des Segments Automobile im Geschäftsjahr 2025 um 5.196 Mio. € unter dem Vorjahr (2024: 5.286 Mio. €). Bei den Umsatzerlösen Automobile in Höhe von 32.185 Mio. € lag die Operative Umsatzrendite Automobile bei 0,3 % (2024: 14,5 %).

EBITDA-Marge Automobile

2025	13,3 %
2024	22,7 %
2023	25,7 %

Das EBITDA Automobile verringerte sich um 3.989 Mio. € auf 4.282 Mio. € (2024: 8.271 Mio. €) und die EBITDA-Marge Automobile lag bei 13,3 % (2024: 22,7 %). Der Rückgang ist auf die zusätzlichen Aufwendungen aus der strategischen Neuausrichtung sowie die US-Importzölle zurückzuführen. Diese wirkten sich im Segment Automobile aus.

EBITDA-Marge Automobile

Mio. €	2025	2024
Operatives Ergebnis Automobile	90	5.286
Abschreibungen	4.192	2.985
EBITDA Automobile	4.282	8.271
Umsatzerlöse Automobile	32.185	36.438
EBITDA-Marge Automobile (in %)	13,3	22,7

Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse Finanzdienstleistungen erhöhten sich auf 4.384 Mio. € (2024: 3.910 Mio. €). Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen verringerte sich im Geschäftsjahr 2025 auf 259 Mio. € (2024: 278 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus geringeren Auflösungen aus der Restwertrisikovorsorge, höheren Zuführungen in die Kreditrisikovorsorge, der Bewertung von Zinssicherungsgeschäften sowie von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting im Rahmen der regulären Refinanzierungstätigkeit und der Abschreibung von Immobilien. Demzufolge reduzierte sich die Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen auf 5,9 % (2024: 7,1 %).

Die Nachfrage nach den Produkten und Services des Segments Finanzdienstleistungen, welche als Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments berechnet wird (Penetrationsrate), lag zum 31. Dezember 2025 bei 41,5 % (2024: 39,6 %). In den Regionen Deutschland, Europa ohne Deutschland und Übersee- und Wachstumsmärkte erhöhte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, während die Nachfrage in den Regionen Nordamerika exkl. Mexiko und China inkl. Hongkong stabil blieb.

Der gesamte Bestand an Kundenverträgen über Finanzierungen und Leasing des Porsche AG Konzerns inklusive seiner Kooperationspartner erhöhte sich zum 31. Dezember 2025 um 1,6 % auf 355 Tsd. Verträge (2024: 349 Tsd. Verträge).

FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr 2025 reduzierte sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns auf 3.614 Mio. € (2024: 6.353 Mio. €). Der Rückgang war im Wesentlichen auf das geringere Ergebnis vor Steuern sowie auf die gestiegenen Abflüsse aus dem Working Capital zurückzuführen.

Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital von 2.425 Mio. € (2024: 1.960 Mio. € Mittelabflüsse) setzten sich aus den Zuflüssen im Segment Automobile sowie den Abflüssen im Segment Finanzdienstleistungen bei den Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte 1.844 Mio. € (2024: 1.852 Mio. € Mittelabflüsse) und Forderungen aus Finanzdienstleistungen 690 Mio. € (2024: 399 Mio. € Mittelabflüsse) zusammen.

Im Cashflow aus Investitionstätigkeit flossen 3.752 Mio. € ab (2024: 4.120 Mio. € Mittelabflüsse). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen auf die geringeren Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Segment Automobile zurückzuführen. Die Zahlungsmittelabflüsse in der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen stiegen auf 530 Mio. € (2024: 113 Mio. € Mittelabflüsse).

Die Zahlungsmittelabflüsse im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.208 Mio. € (2024: 1.679 Mio. € Mittelabflüsse) bezogen sich im Wesentlichen auf die Dividendenaus-schüttung der Porsche AG in Höhe von 2.100 Mio. € (2024: 2.100 Mio. €). Gegenläufig gab es Mittelzuflüsse in der Veränderung der Sonstigen Finanzierungstätigkeit von 865 Mio. € (2024: 421 Mio. € Mittelzuflüsse), welche sich im Wesentlichen auf Refinanzierungen im Segment Finanzdienstleistungen bezogen.

Verkürzte Kapitalflussrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2025	2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826
Ergebnis vor Steuern	445	5.227
Ertragsteuerzahlungen	-317	-1.454
Abschreibungen ¹	5.451	4.088
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	146	61
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	35	185
Veränderung der Pensionsrückstellungen	258	35
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	20	169
Veränderung Working Capital	-2.425	-1.960
Veränderung der Vorräte	-191	-75
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	0	177
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	16	-347
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	283	537
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.844	-1.852
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-690	-399
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	3.614	6.353
Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-3.221	-4.007
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-530	-113
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-3.752	-4.120
Kapitaleinzahlungen	29	-
Dividendenzahlung	-2.101	-2.101
Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit	865	421
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.208	-1.679
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-42	6
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	-1
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.388	558
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.996	6.384

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

Finanzlage im Segment Automobile

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile reduzierte sich um 2.927 Mio. € auf 4.823 Mio. € (2024: 7.750 Mio. €).

Die Zahlungsmittelzuflüsse im Working Capital Automobile beliefen sich auf 19 Mio. € (2024: 310 Mio. € Mittelzuflüsse). Auf das Working Capital Automobile wirkten Abflüsse aus der Veränderung der Vorräte in Höhe von 154 Mio. € (2024: 56 Mio. € Mittelabflüsse). Die Zahlungsmittelabflüsse bei der Veränderung der Forderungen lagen bei 68 Mio. € (2024: 294 Mio. € Mittelzuflüsse). Die Mittelabflüsse bei der Veränderung der Verbindlichkeiten lagen bei 49 Mio. € (2024: 449 Mio. € Mittelabflüsse). Die Veränderung der Sonstigen Rückstellungen in Höhe von 290 Mio. € (2024: 521 Mio. € Mittelzuflüsse) wirkte sich erhöhend auf die Veränderung des Working Capital Automobile aus. Im Wesentlichen war dies auf zusätzliche Aufwendungen in Verbindung mit der strategischen Neuausrichtung zurückzuführen.

Die Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahmen im Vergleich zum Vorjahr von 4.016 Mio. € auf 3.312 Mio. € ab. Während die Sachinvestitionen Automobile mit 2.137 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres blieben (2024: 2.119 Mio. € Mittelabflüsse), reduzierten sich die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten auf 963 Mio. € (2024: 1.583 Mio. €). → **Forschung und Entwicklung**
Die Abflüsse aus der Veränderung der Beteiligungen lagen bei 241 Mio. € (2024: 437 Mio. € Mittelabflüsse).

Netto-Cashflow-Marge Automobile

2025		4,7 %
2024		10,2 %
2023		10,6 %

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 reduzierte sich der Netto-Cashflow Automobile auf 1.511 Mio. € (2024: 3.735 Mio. €). Der Rückgang der Netto-Cashflow-Marge Automobile auf 4,7 % (2024: 10,2 %) begründete sich im Wesentlichen durch das rückläufige Ergebnis in Verbindung mit den zusätzlichen Aufwendungen aus der strategischen Neuausrichtung sowie aus den US-Zöllen. Gegenläufig wirkte die geringere Investitionstätigkeit laufendes Geschäft aufgrund geringerer Mittelabflüsse bei den aktivierten Entwicklungskosten im Vergleich zum Vorjahr.

Netto-Cashflow Automobile

Mio. €	2025	2024
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.823	7.750
Veränderung Working Capital	19	310
Veränderung der Vorräte	-154	-56
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-68	294
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-49	-449
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	290	521
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft¹	-3.312	-4.016
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-2.137	-2.119
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-963	-1.583
Veränderungen von Beteiligungen	-241	-437
Netto-Cashflow Automobile	1.511	3.735

¹ Inklusive Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Zum 31. Dezember 2025 reduzierte sich die Netto-Liquidität Automobile um 1.212 Mio. € auf 7.346 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresstichtag im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung. Gegenläufig wirkten Mittelzuflüsse aus dem Netto-Cashflow Automobile.

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verringerte sich 2025 um 1.371 Mio. € auf 5.751 Mio. € (2024: 7.121 Mio. €). Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen lagen mit 3.967 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 3.907 Mio. €). Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte sich um 99 Mio. € auf 2.371 Mio. €.

Netto-Liquidität Automobile

Mio. €	2025	2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.751	7.121
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.967	3.907
Brutto-Liquidität	9.717	11.028
Kreditstand	-2.371	-2.470
Netto-Liquidität Automobile	7.346	8.558

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Porsche AG Konzerns umfasst das Management von Marktpreis-, Kredit- und Ausfallrisiken sowie das Liquiditätsmanagement. Das Porsche AG Konzern Treasury steuert und organisiert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Kapitalanlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Der Einsatz von Finanzinstrumenten dient zur Begrenzung finanzieller Risikopositionen sowie zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit, des Bestands und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns. Sämtliche Finanztransaktionen orientieren sich am Bedarf des Grundgeschäfts und werden nicht zu spekulativen Zwecken abgeschlossen.

MANAGEMENT VON MARKTPREISRISIKEN

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Risiken durch Schwankungen von Währungen, Zinsen sowie Rohstoffpreisen zu minimieren bzw. auszuschließen, denen der Porsche AG Konzern durch seine Geschäftstätigkeit ausgesetzt ist. Ziel dabei ist es, sowohl die Planungssicherheit des Porsche AG Konzerns zu erhöhen als auch die Auswirkungen auf das Konzernergebnis zu begrenzen. Dies geschieht durch den Einsatz von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten.

Weiterhin beinhaltet das Management der Marktpreisrisiken die Kapitalanlage überschüssiger Liquidität in Investmentfonds, die insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko unterliegen, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Generell wirkt der Porsche AG Konzern diesen Risiken dadurch entgegen, dass bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und regionalen Märkte geachtet wird.

Den implementierten Risikomanagementsystemen liegt teilweise eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kurssicherungen durchgeführt.

Zur Finanzierung der Pensionspläne erfolgen regelmäßig Dotierungen in nach Zusage und Gesellschaften abgegrenzte Treuhandvermögen, welche derzeit schwerpunktmäßig in Investmentfonds investiert werden. Zur Adressierung des Marktrisikos auf die Höhe des Planvermögens unterliegen diese den Grundsätzen der Kapitalanlage im Rahmen der Kapitalanlagerichtlinien der Treugeber. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen befinden sich im Konzernanhang.

→ Konzernanhang – 26. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Zusätzlich bestehen Restwertrisiken im Segment Finanzdienstleistungen aus dem Leasinggeschäft mit den Marktpreisen von Gebrauchtwagen als wesentliche Risikovariablen. Die operative Risikosteuerung erfolgt durch die laufende Überwachung der Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise unter anderem anhand extern zur Verfügung stehender Daten. Mithilfe von Restwertprognosen werden regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge und das Restwertrisikopotenzial überprüft. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise quantifiziert.

MANAGEMENT VON KREDIT- UND AUSFALLRISIKEN

Das Management von Kredit- und Ausfallrisiken hat die Aufgabe, den finanziellen Schaden aus nicht bedienten Forderungen zu begrenzen. Hierzu wendet der Porsche AG Konzern einen mehrschichtigen Prüf- und Risikomanagementprozess an. Bevor Ansprüche an Vertragspartner entstehen, erfolgt eine Bonitätsprüfung mittels eines Rating- und Scoringsystems sowie klaren Prüfschemas durch die jeweilige Porsche-Gesellschaft. Zusätzlich wird das Bestandsportfolio fortlaufend bewertet und im Rahmen der bilanziellen Risikovorsorge nach IFRS 9 berücksichtigt, um etwaige steigende Ausfallwahrscheinlichkeiten frühzeitig zu erkennen. Das intensive Forderungsmanagement unter aktiver Durchführung von Mahnungen reduziert weiterhin die Wahrscheinlichkeit von ausbleibenden Zahlungen.

Das maximale Ausfallrisiko wird zudem durch gehaltene Sicherheiten wie Fahrzeuge, Sicherungsübereignungen, Bürgschaften sowie Barsicherheiten begrenzt.

Ausfallrisiken entstehen auch durch die Anlage überschüssiger Liquidität oder den Abschluss von Derivaten. Zur Steuerung dieser Risiken geht der Porsche AG Konzern nur Verträge ein, die im Vorhinein geprüfte und genehmigte Kontrahenten, Instrumente und Volumina beinhalten.

LIQUIDITÄTSMANAGEMENT

Das Liquiditätsmanagement hat die Aufgabe, die Zahlungsfähigkeit sowie die Refinanzierung zu angemessenen Konditionen des Porsche AG Konzerns jederzeit sicherzustellen. Ausreichende Liquidität wird mittels einer rollierenden Liquiditätsplanung, einer Barmittelreserve, bestätigter Kreditlinien sowie der Aufnahme von Darlehen sichergestellt. Als weitere Absicherung besteht eine revolvingende Kreditlinie über 2.500 Mio. € mit 21 Banken. Diese vorhandene revolvingende Kreditlinie wurde im Berichtsjahr nicht in Anspruch genommen (Inanspruchnahme 2024: 0 Mio. €). Der Porsche AG Konzern war im Geschäftsjahr 2025 jederzeit in der Lage seine finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

Der Porsche AG Konzern generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen sowie die Verbriefung von Forderungen. Die finanziellen Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Netto-Umlaufvermögens und der Investitionen sowie Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Das operative Liquiditätsmanagement wird mithilfe von Cash-Pools umgesetzt, durch die eine tägliche Zusammenführung wesentlicher liquider Mittel erfolgt. Ein solcher Cash-Pool besteht mit dem Volkswagen Konzern. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -bedarfe entsprechend den Anforderungen gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Prognosen der operativen Zahlungsströme einbezogen.

Die Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte werden im Konzernanhang erläutert, ebenso die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7.

→ Konzernanhang – 36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

VERMÖGENSLAGE

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 52.715 Mio. € eine im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 1,5 % gesunkene Bilanzsumme.

Die Immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich von 8.941 Mio. € auf 8.243 Mio. €. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen von aktivierten Entwicklungskosten infolge der Neuausrichtung der Produktstrategie.

Die Sachanlagen erhöhten sich im Vergleich zu 2024 um 61 Mio. € auf 10.109 Mio. €. Innerhalb der Sachanlagen haben sich im Wesentlichen die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau erhöht. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen aus der strategischen Neuaufstellung der Batterieaktivitäten sowie aus der Neuausrichtung der Produktstrategie. Zusätzlich stiegen die technischen Anlagen und Maschinen an. Gegenläufig entwickelte sich die Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber 2024 um 200 Mio. € auf 5.593 Mio. €. In dieser Position werden im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen an Kundinnen und Kunden vermietete Fahrzeuge ausgewiesen.

Die lang- und kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben sich von 6.886 Mio. € auf 7.026 Mio. € erhöht. Darin enthalten sind im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen sowie Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Finanzierungsleasingverträge, wobei die Währungskurseffekte insbesondere gegenüber dem US-Dollar gegenläufig wirken.

Die At Equity bewerteten Anteile, Sonstigen Finanzanlagen, Sonstigen finanziellen Vermögenswerte, Sonstigen Forderungen und latenten Ertragsteueransprüche reduzieren sich insgesamt von 3.780 Mio. € im Vorjahr auf 3.710 Mio. €.

Die At Equity bewerteten Anteile beinhalten Zugänge in Höhe von 176 Mio. €, wobei durch gegenläufige Folgebewertungen insgesamt eine Erhöhung um 76 Mio. € auf 703 Mio. € resultiert.

Insgesamt nahm das langfristige Vermögen um 462 Mio. € auf 32.777 Mio. € ab. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen betrug 62,2 % (2024: 62,1 %).

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Vorräte von 6.130 Mio. € auf 6.006 Mio. €. Die Reduktion begründet sich insbesondere durch den Bestandsabbau bei den Neufahrzeugen, unter anderem in den Regionen Nordamerika und China inkl. Hongkong.

Die kurzfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen erhöhten sich um 709 Mio. € auf 4.421 Mio. €. Der Anstieg betraf im Wesentlichen die Marktbeurteilung derivativer Finanzinstrumente sowie Forderungen aus Darlehen. Gegenläufig dazu entwickelten sich die Sonstigen Forderungen.

Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verringerten sich um 1.045 Mio. € auf 7.304 Mio. € im Vergleich zu 2024.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns stieg zum 31. Dezember 2025 um 65 Mio. € auf 23.121 Mio. € gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2024. Das Ergebnis nach Steuern führte zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 310 Mio. €. Darüber hinaus führte das Sonstige Ergebnis nach Steuern, im Wesentlichen die erfolgsneutral erfasste Bewertung derivativer Finanzinstrumente sowie Eigen- und Fremdkapitalinstrumente, die Neubewertung aus Pensionsplänen nach Steuern sowie Minderheiten zu einem Anstieg des Eigenkapitals, wobei sich Einflüsse aus der Währungsumrechnung gegenläufig entwickelt haben.

Die Dividendenausschüttungen in Höhe von 2.100 Mio. €, die am 21. Mai 2025 durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG beschlossen wurden, haben sich eigenkapitalmindernd ausgewirkt.

Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich im Geschäftsjahr 2025 um 544 Mio. € gegenüber der Vergleichsperiode 2024. Die Abnahme der Pensionsrückstellungen ist im Wesentlichen auf versicherungsmathematische Gewinne zurückzuführen, die aus dem Anstieg des für inländische Pensionsverpflichtungen verwendeten Diskontierungszinssatzes von 3,4 % auf 4,3 % resultieren.

Die langfristigen Sonstigen Schulden stiegen um 526 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2024 auf 5.421 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den sonstigen Rückstellungen sowie aus den latenten Ertragsteuerverpflichtungen. Insgesamt nahmen die langfristigen Schulden um 654 Mio. € auf 15.474 Mio. € ab. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 29,4 % (2024: 30,1 %).

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden stiegen von 11.413 Mio. € auf 11.431 Mio. €. Dieser Anstieg betraf insbesondere die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Gegenläufig reduzierten sich die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Form von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sowie die Rückzahlung der Schuldscheinveranschreibungen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs gegenüber dem Jahresende 2024 von 3.378 Mio. € auf 3.244 Mio. €.

Die kurzfristigen Sonstigen Schulden verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 744 Mio. € auf 5.968 Mio. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten aufgrund des Rückgangs der Derivate im Hedge Accounting zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Zuführung zu den Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus. Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 222 Mio. € auf 14.121 Mio. € ab. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital betrug 26,8 % (2024: 26,8 %).

Zum 31. Dezember 2025 lagen nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 29 Mio. € vor, die sich insbesondere aufgrund weniger rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum reduziert haben (2024: 46 Mio. €).

Die nicht bilanzierten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen verringerten sich um 1.344 Mio. € auf 4.304 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus Entwicklungs-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen zurückzuführen.

Verkürzte Bilanz des Porsche AG Konzerns zum 31. Dezember 2025

Mio. €	31.12.2025	in %	31.12.2024	in %
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte	32.777	62,2	33.239	62,1
Immaterielle Vermögenswerte	8.243	15,6	8.941	16,7
Sachanlagen	10.109	19,2	10.048	18,8
Vermietete Vermögenswerte	5.593	10,6	5.393	10,1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5.122	9,7	5.078	9,5
At Equity bewertete Anteile, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche	3.710	7,0	3.780	7,1
Kurzfristige Vermögenswerte	19.938	37,8	20.288	37,9
Vorräte	6.006	11,4	6.130	11,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.904	3,6	1.808	3,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen	4.421	8,4	3.712	6,9
Ertragsteuerforderungen	302	0,6	289	0,5
Wertpapiere und Termingeldanlagen	2.307	4,4	1.965	3,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.996	9,5	6.384	11,9
Bilanzsumme	52.715	100,0	53.527	100,0
Passiva				
Eigenkapital	23.121	43,9	23.056	43,1
Langfristige Schulden	15.474	29,4	16.128	30,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.530	6,7	4.074	7,6
Finanzschulden	6.523	12,4	7.160	13,4
Sonstige Schulden	5.421	10,3	4.894	9,1
Kurzfristige Schulden	14.121	26,8	14.343	26,8
Finanzschulden	4.908	9,3	4.253	7,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.244	6,2	3.378	6,3
Sonstige Schulden	5.968	11,3	6.712	12,5
Bilanzsumme	52.715	100,0	53.527	100,0

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

ERTRAGSLAGE

Im Berichtsjahr sind die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr von 30.795 Mio. € um 16,0 % auf 25.879 Mio. € rückläufig. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einem niedrigeren Absatz.

Den Umsatzerlösen standen im Wesentlichen Materialaufwendungen in Höhe von 16.608 Mio. € (2024: 18.500 Mio. €), Personalaufwand in Höhe von 2.743 Mio. € (2024: 3.070 Mio. €) sowie sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 5.936 Mio. € (2024: 4.840 Mio. €) gegenüber. Die im Geschäftsjahr 2025 beschlossene Neuausrichtung der Produktstrategie, welche die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt vorsieht, beinhaltet ebenfalls die Neuterminierung der Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre. Aus dieser Neuterminierung ergaben sich außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen, die das Ergebnis der Porsche AG belasten.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 1.562 Mio. € (2024: 2.337 Mio. €) entfielen 151 Mio. € (2024: 136 Mio. €) auf Währungskursgewinne sowie 879 Mio. € (2024: 628 Mio. €) auf Erträge aus der Bewertung von Derivaten.

Der Materialaufwand entfällt auf Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 13.920 Mio. € (2024: 15.413 Mio. €) und auf Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von 2.692 Mio. € (2024: 3.087 Mio. €). Der im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportionale Rückgang um 10,2 % ergibt sich durch gestiegene Materialkosten pro Fahrzeug, insbesondere bedingt durch Veränderungen im Produktmix sowie Lieferantenmehrkosten.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 5.936 Mio. € (2024: 4.840 Mio. €) waren Währungskursverluste von 346 Mio. € (2024: 131 Mio. €) enthalten. Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus außergewöhnlichen Aufwendungen in Höhe von 855 Mio. € im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der Produktstrategie. Der Rückgang der Personalaufwendungen um 327 Mio. € auf 2.743 Mio. € ist im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der Bonus- und Sonderzahlungsaufwendungen sowie eine rückläufige Mitarbeiterzahl.

Das Beteiligungsergebnis ist im Vergleich zum Vorjahr von 535 Mio. € auf 749 Mio. € angestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 1.318 Mio. € (2024: 372 Mio. €), bedingt durch die Ergebnisabführung der Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg, in Höhe von 794 Mio. € (2024: 3 Mio. €). Gegenläufig ergaben sich Aufwendungen aus Verlustübernahmen in Höhe von 481 Mio. € (2024: 206 Mio. €), sowie Abschreibungen auf Finanzanlagen von 166 Mio. € (2024: 73 Mio. €), welche in Höhe von 117 Mio. € auf die Anteile an der V4Smart GmbH & Co. KG, Nördlingen, entfallen.

Im negativen Zinsergebnis von 6 Mio. € (2024: 16 Mio. €) waren im Wesentlichen Zinserträge gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsaufwendungen aus der Verzinsung langfristiger Rückstellungen sowie Zinsaufwendungen für die ausgegebenen Schuldscheindarlehen enthalten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag für das Geschäftsjahr 2025 belaufen sich auf 129 Mio. € (2024: 1.135 Mio. €). Die niedrige Steuerquote in Höhe von 11,2 % (2024: 21,3 %) ist im Wesentlichen auf steuerfreie Dividenden im ertragsteuerlichen Organkreis zurückzuführen.

Der Jahresüberschuss vor Gewinnverwendung beläuft sich auf 1.006 Mio. € (2024: 4.175 Mio. €).

Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	25.879	30.795
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	192	-45
Gesamtleistung	26.071	30.750
Sonstige betriebliche Erträge	1.562	2.337
Materialaufwand	-16.608	-18.500
Personalaufwand	-2.743	-3.070
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.931	-1.859
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.936	-4.840
Beteiligungsergebnis	749	535
Zinsergebnis	-6	-16
Ergebnis vor Steuern	1.157	5.336
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-129	-1.135
Ergebnis nach Steuern	1.028	4.201
Sonstige Steuern	-22	-26
Jahresüberschuss	1.006	4.175
Einstellung in Gewinnrücklage	-90	-2.075
Bilanzgewinn	916	2.100

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme hat sich von 27.325 Mio. € um 211 Mio. € auf 27.114 Mio. € zum 31. Dezember 2025 verringert. Das Anlagevermögen verzeichnete einen Anstieg von 12 Mio. €, das Umlaufvermögen verringerte sich um 237 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme belief sich auf 64,1 % (2024: 63,5 %). Die immateriellen Vermögensgegenstände verringerten sich um 270 Mio. € auf 1.830 Mio. € (2024: 2.100 Mio. €), insbesondere da die Abschreibungen die Investitionen übersteigen. Auf geleistete Anzahlungen wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 62 Mio. € vorgenommen. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 169 Mio. € auf 7.289 Mio. € (2024: 7.458 Mio. €). Dieser Rückgang resultiert aus Zugängen in Höhe von 1.347 Mio. €, welchen Abgänge in Höhe von 210 Mio. € sowie Abschreibungen in Höhe von 1.306 Mio. € gegenüberstehen. In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 164 Mio. € enthalten, welche im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der Produktstrategie stehen. Der Anstieg des Finanzanlagevermögens um 452 Mio. € auf 8.251 Mio. € resultiert aus Zugängen in Höhe von 639 Mio. €, welche mit 372 Mio. € im Wesentlichen auf den Erwerb der Anteile an der V4Smart GmbH & Co. KG, Nördlingen, entfallen. Gegenläufig wirkten sich außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 166 Mio. € aus, welche im Wesentlichen auf die Anteile an der V4Smart GmbH & Co. KG, Nördlingen (117 Mio. €), sowie der Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsbург (38 Mio. €) entfallen.

Aufgrund einer Änderung der konzerninternen Beteiligungsstruktur wurden im Geschäftsjahr 2025 die Anteile an der Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong, gegen Gewährung von neuen Anteilen an der Porsche Investments Management S.A., Luxemburg, in Letztere eingelegt. Auf die Ausübung des Wahlrechts zur Aufdeckung stiller Reserven wurde verzichtet.

Das Umlaufvermögen verringerte sich zum 31. Dezember 2025 um 237 Mio. € auf 9.579 Mio. € (2024: 9.816 Mio. €). Hierbei erhöhte sich das Vorratsvermögen um 233 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund eines Anstiegs der geleisteten Anzahlungen um 241 Mio. €. Gegenläufig wirkte im Wesentlichen ein Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 364 Mio. €. Dieser resultiert insbesondere aus rückläufigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bedingt durch geringere Fahrzeugabsätze im Dezember 2025 im Vergleich zu Dezember 2024 (-923 Mio. €) sowie geringeren Forderungen aus Cash-Pool-Guthaben (-505 Mio. €). Gegenläufig wirkte der Anstieg der Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen (+934 Mio. €). Der Rückgang der sonstigen Vermögensgegenstände um 155 Mio. € resultiert insbesondere aus dem Verbrauch aktivierter Emissionsrechte im Zusammenhang mit der finalen Abrechnung von Vorjahren in Höhe von 61 Mio. €.

Das Eigenkapital beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 12.554 Mio. € (2024: 13.648 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt bei 46,3 % (2024: 49,9%).

Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG in Höhe von 911 Mio. € bestand zu 50 % aus Stammaktien mit Stimmrecht und zu 50 % aus Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. Stamm- und Vorzugsaktien sind Stückaktien und laufen auf den Inhaber. Die Inhaber von Vorzugsaktien ohne Stimmrecht erhalten aus dem jährlichen Bilanzgewinn über die auf die Stammaktien entfallende Dividende hinaus eine Mehrdividende in Höhe von 0,01 € je Vorzugsaktie.

Die Kapitalrücklage beläuft sich im Vergleich zum Vorjahr unverändert auf 3.822 Mio. €.

Nach Einstellung in die Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG in Höhe von 90 Mio. € weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 916 Mio. € (2024: 2.100 Mio. €) aus.

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeitenden der Porsche AG. Die Pensionsverpflichtungen sind voll durch Rückstellungen gedeckt. Die Pensionsrückstellungen sind dabei mit einem Anstieg um 36 Mio. € auf 5.222 Mio. € nahezu unverändert im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen Rückstellungen verringerten sich von 4.254 Mio. € um 147 Mio. € auf 4.107 Mio. € geringfügig, im Wesentlichen aufgrund des Rückgangs der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (–248 Mio. €), personalbezogener Rückstellungen (–184 Mio. €) sowie der Rückstellung für Überschreitungen von Emissionsgrenzen (–193 Mio. €). Gegenläufig wirken die Erhöhungen für Rückstellungen für Lieferantenforderungen (+393 Mio. €), Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (+83 Mio. €) sowie Rückstellungen für Garantieverpflichtungen (+36 Mio. €).

Die Erhöhung der Verbindlichkeiten einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten um 952 Mio. € auf 5.138 Mio. € (2024: 4.186 Mio. €) resultiert im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg, in Höhe von 795 Mio. €.

FINANZLAGE

Die Porsche AG ist in das konzernweit geltende Liquiditätsmanagement integriert. Die flüssigen Mittel der Porsche AG werden infolgedessen überwiegend im Cash-Pool angesiedelt. Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich die flüssigen Mittel bestehend aus Cash-Pooling sowie Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten auf 1.569 Mio. € (Vorjahr: 2.080 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Porsche AG. Gegenläufig wirkten Mittelzuflüsse aus betrieblicher Tätigkeit.

Die Porsche AG beurteilt ihre wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der Neuausrichtung der Produktstrategie und Batterieaktivitäten sowie der anhaltenden globalen wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen als nicht zufriedenstellend, wie auch der Porsche AG Konzern. Dennoch war die Porsche AG im Geschäftsjahr 2025 jederzeit in der Lage, ihre finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

DIVIDENDENPOLITIK

Als Teil der Finanzstrategie verfolgt die Porsche AG mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel einer kontinuierlichen Dividendenentwicklung, die ihre Aktionärinnen und Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg teilhaben lässt. Durch die vorgeschlagene Höhe der Dividende sollen die finanzwirtschaftlichen Ziele, vor allem die Absicherung einer soliden finanziellen Basis, berücksichtigt werden.

Derzeit beabsichtigt die Porsche AG, eine jährliche Dividende in Höhe von etwa 50 % auszuschütten. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem IFRS-Konzernergebnis nach Steuern. Aufgrund der im Konzernabschluss unter den Wesentlichen Ereignissen dargestellten Sonderaufwendungen im Geschäftsjahr 2025 wird der Hauptversammlung eine von dieser Systematik abweichende Dividende vorgeschlagen.

Die Dividendenausschüttung der Porsche AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Porsche AG ist nach Einstellung von 90 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 916 Mio. € ausschüttungsfähig.

Der ordentlichen Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 916 Mio. € (2024: 2.100 Mio. €) einen Betrag von 456 Mio. € (2024: 1.048 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 1,00 € je dividendenberechtigten Stammaktie und 460 Mio. € (2024: 1.052 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 1,01 € je dividendenberechtigten Vorzugsaktie zu verwenden.

Bilanzstruktur der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Dezember 2025

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.830	2.100
Sachanlagen	7.289	7.458
Finanzanlagen	8.251	7.799
	17.370	17.357
Umlaufvermögen		
Vorräte	3.401	3.167
Forderungen	5.456	5.766
Sonstige Vermögensgegenstände	711	865
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	11	17
	9.579	9.816
Rechnungsabgrenzungsposten	163	151
Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung	2	1
	27.114	27.325
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	911	911
Kapitalrücklage	3.822	3.822
Gewinnrücklagen	6.905	6.815
Bilanzgewinn	916	2.100
	12.554	13.648
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.222	5.186
Übrige Rückstellungen	4.201	4.305
	9.423	9.492
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	608	765
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	50	55
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	892	950
Übrige Verbindlichkeiten	2.890	1.814
	4.440	3.583
Rechnungsabgrenzungsposten	698	603
	27.114	27.325

ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS DER PORSCHE AG

Der Jahresabschluss der Porsche AG mit Sitz in Stuttgart wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und den besonderen Rechnungslegungsvorschriften des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

Der von der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der Porsche AG wird elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich.

Dieser Abschluss ist darüber hinaus im Internet unter <https://investorrelations.porsche.com> verfügbar.

Die Porsche AG ist ein vertikal integriertes Unternehmen im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Die Porsche AG übt im Elektrizitätssektor die Funktionen Erzeugung und Vertrieb aus.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Als Mutterunternehmen des Porsche AG Konzerns unterliegt die Porsche AG grundsätzlich dem gleichen **→ Geschäftsverlauf**.

Absatz

Im Geschäftsjahr 2025 setzte die Porsche AG insgesamt 253.571 Neufahrzeuge ab (2024: 300.277 Neufahrzeuge). Der Rückgang von 15,6 % resultiert aus geringeren Absätzen in Richtung aller Vertriebsregionen.

Produktion

Die Porsche AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig insgesamt 168.791 Fahrzeuge (2024: 185.115 Fahrzeuge). Darüber hinaus wurden seitens der Volkswagen Osnabrück GmbH weitere 15.856 Fahrzeuge im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.

Belegschaft

An den Standorten der Porsche AG waren zum 31. Dezember 2025 – ohne Mitarbeitende, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 22.515 Mitarbeitende (2024: 23.650 Mitarbeitende) beschäftigt. Im Durchschnitt waren 22.805 Mitarbeitende im Geschäftsjahr 2025 bei der Porsche AG beschäftigt.

PROGNOSE-, RISIKEN- UND CHANCENBERICHT

Aufgrund der Verflechtungen der Porsche AG mit ihren Tochtergesellschaften treffen die im **→ Prognosebericht** getätigten Aussagen und Erwartungen auch auf das Mutterunternehmen zu.

Als Mutterunternehmen des Porsche AG Konzerns unterliegt und betrachtet die Porsche AG im Wesentlichen die gleiche Risiko- und Chancensituation wie auch der Porsche AG Konzern. Diese Risiken sind im **→ Risiko- und Chancenbericht** in den jeweiligen Risikokategorien sowie in der Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation dieses zusammengefassten Lageberichts entsprechend dargestellt.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Porsche AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlussklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass die Porsche AG im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2025 bei jedem Rechtsgeschäft mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.“

GRUNDSÄTZE DES RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENTS

Für den nachhaltigen Erfolg des Porsche AG Konzerns ist es entscheidend, die Risiken und Chancen, die sich aus der unternehmerischen Tätigkeit ergeben können, frühzeitig zu erkennen und vorausschauend zu steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit unternehmerischen Risiken zur Zielerreichung ist ebenso wichtig wie die rechtzeitige Identifikation von Chancen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit. Hierfür sind im Porsche AG Konzern Steuerungssysteme im Einsatz, die in ein umfangreiches Risiko- und Chancenmanagement eingebettet sind.

Der Porsche AG Konzern hat ein umfassendes Risikomanagementsystem (RMS) implementiert. Risiken sollen dadurch sowohl im Hinblick auf die Erreichung strategischer und operativer Ziele als auch auf die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben identifiziert und angemessen gesteuert werden. Auf diese Weise soll drohender Schaden für den Porsche AG Konzern abgewendet und die Gefahr einer Bestandsgefährdung rechtzeitig erkannt werden.

Im Rahmen des Chancenmanagements verfolgt der Porsche AG Konzern die Identifizierung und Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristigen Chancen, indem er diese konsequent eruiert, bewertet, operationalisiert und schlussendlich in messbare Erlös-, Kosten- und Liquiditätspotenziale überführt.

Identifizierte Risiken bzw. Chancen sind bereits im Prognosebericht verarbeitet, sofern deren Eintreten als ausreichend wahrscheinlich einzuschätzen ist. In den weiteren Ausführungen des Risiko- und Chancenberichts sind mögliche zukünftige Entwicklungen oder Ereignisse abgebildet, die zu einer positiven (Chance) bzw. negativen (Risiko) Abweichung gegenüber der Prognose für den Porsche AG Konzern führen können.

Eine regelmäßige Berichterstattung zum Risikomanagement soll den Vorstand der Porsche AG bei der rechtzeitigen Erkennung von Risiken, insbesondere solcher, die zu bestandsgefährdenden Entwicklungen führen können, unterstützen.

Das RMS sowie die Implementierung und Einhaltung der definierten Mindeststandards in den operativen Bereichen werden durch die interne Revision des Porsche AG Konzerns fortlaufend geprüft.

Nachfolgend beschreibt der Bericht zunächst die methodischen Änderungen des Risikomanagementsystems im aktuellen Geschäftsjahr sowie die Risikostrategie des Porsche AG Konzerns, bevor er näher auf die Funktionsweise des Risiko- bzw. Chancenmanagements eingeht, um dann im Anschluss die konkrete Situation der → **Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2025** zu erläutern.

Methodische Änderungen des Risikomanagementsystems

Im Berichtsjahr 2025 wurden Änderungen am RMS des Porsche AG Konzerns vorgenommen. Diese Änderungen beziehen sich ausschließlich auf die Systematik der Risikokategorisierung. Während im Vorjahr sechs Risikokategorien unterschieden wurden – Absatzrisiken, Versorgungsrisiken, Finanzwirtschaftliche Risiken, Personalrisiken, Operative Risiken sowie Strategische Risiken – wurde die Struktur im aktuellen Geschäftsjahr inhaltlich präzisiert und an die Bedeutung einzelner Themenfelder angepasst.

Um eine differenzierte Betrachtung und Berichterstattung der Risikosituation im Entwicklungs- und Technologieumfeld zu ermöglichen, wurden Entwicklungs- und Technologierisiken als eigenständige Risikokategorie eingeführt. Die dort verorteten Risiken waren im Vorjahr überwiegend den beiden Risikokategorien Absatzrisiken und Versorgungsrisiken zugeordnet. Darüber hinaus werden Personal-, Organisations- und Rechtsrisiken in einer gemeinsamen Kategorie gebündelt, um die Übersichtlichkeit der Berichterstattung zu erhöhen.

Die bisherigen Risikokategorien „Operative Risiken“ und „Strategische Risiken“ werden nicht mehr als eigenständige Risikokategorien geführt. Stattdessen dienen sie nun als Dimensionen, die jedem identifizierten Risiko zugeordnet werden: Konkrete Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums (aktuelles Geschäftsjahr und drei Folgejahre) werden der Dimension „operativ“ zugewiesen, während langfristige Unternehmensrisiken, welche über den RMS-Betrachtungszeitraum hinausgehen, der Dimension „strategisch“ zugeordnet werden.

Aus den beschriebenen Anpassungen ergeben sich nun fünf Risikokategorien im Porsche AG Konzern:

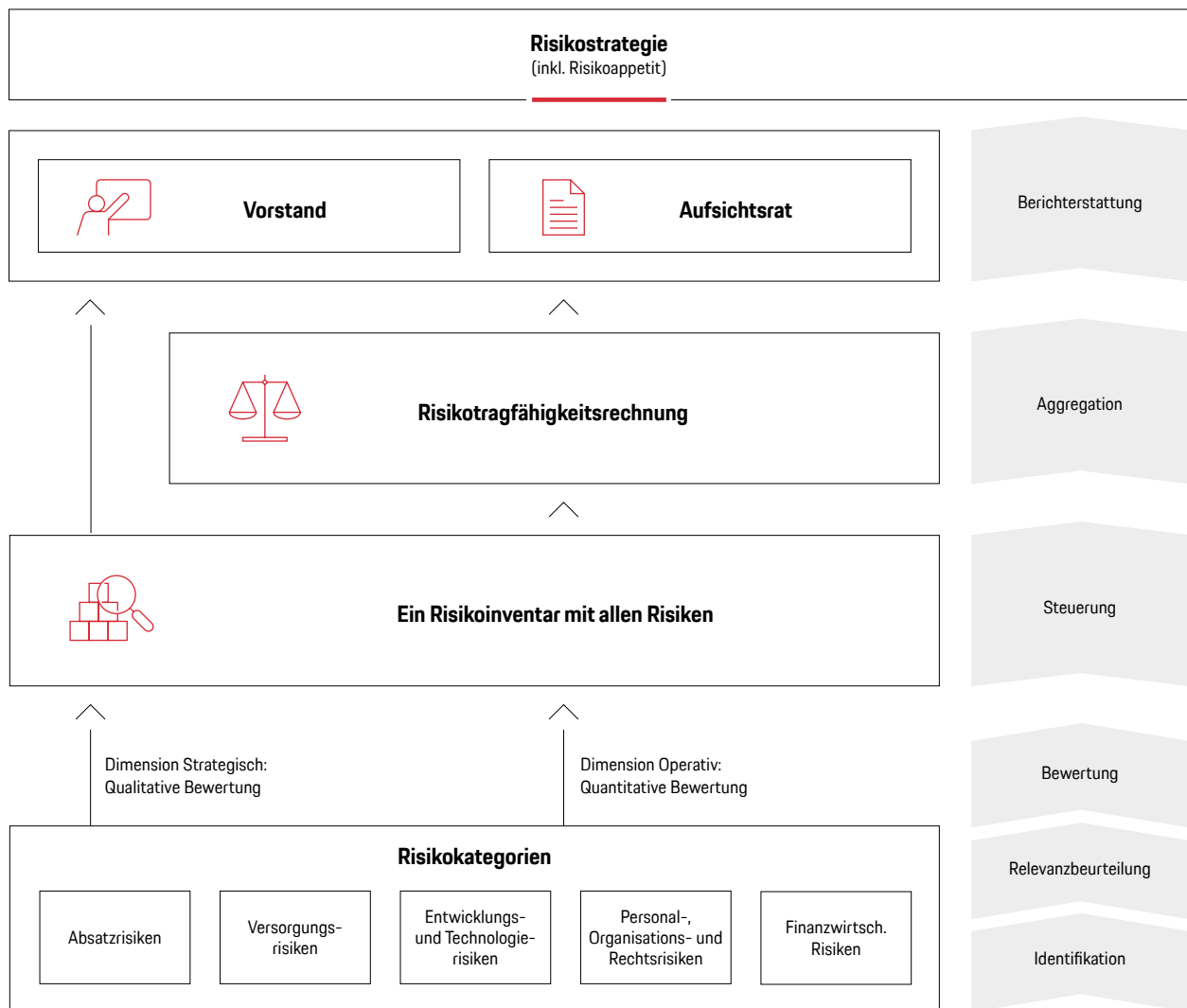
- Absatzrisiken
- Versorgungsrisiken
- Entwicklungs- und Technologierisiken
- Personal-, Organisations- und Rechtsrisiken
- Finanzwirtschaftliche Risiken

Die Zuordnung der Einzelrisiken zu den angepassten Risikokategorien ist in der → **Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2025** des Porsche AG Konzerns dargestellt. Die Berichtgrundlage bleibt dabei gegenüber dem Vorjahr unverändert, sodass die Vergleichbarkeit der Ergebnisse weiterhin gewährleistet ist. Dabei fließen alle wesentlichen quantifizierten Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums in die Berichterstattung ein, das heißt Risiken mit einem potenziellen finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzial von mindestens 100 Mio. €. Dieses umfasst die größtmögliche Schadenswirkung des Risikos unter Berücksichtigung von Risikosteuerungsmaßnahmen. Dabei handelt es sich um Risiken der Dimension „operativ“.

Gegenüber dem Vorjahr gab es im Berichtsjahr 2025 keine methodischen Anpassungen im Kontext des Chancenmanagements.

Risikostrategie

Risikostrategie des Porsche AG Konzerns



RISIKOBEWERTUNG

Der Begriff Risiko ist definiert als die Möglichkeit einer negativen Abweichung von einem Plan- oder Zielwert. Grundsätzlich findet hierbei eine Netto-Betrachtung statt. Das heißt, Risiken werden unter Berücksichtigung von Risikosteuerungsmaßnahmen bewertet. Das RMS des Porsche AG Konzerns setzt sich aus mehreren integrierten und aufeinander aufbauenden Elementen zusammen und umfasst dabei für den Porsche AG Konzern einschlägige Risikokategorien. Diese werden auf Basis des Geschäftsmodells abgeleitet und dienen der übergreifenden Kategorisierung von Einzelrisiken nach ihren Ursachen. Die Risikokategorien bilden das Risikoinventar des Porsche AG Konzerns.

Innerhalb jeder Risikokategorie erfolgt die Zuordnung von Einzelrisiken zu einer der beiden Dimensionen „operativ“ oder „strategisch“. Konkrete Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums, welcher dem aktuellen Geschäftsjahr und den drei Folgejahren entspricht, befinden sich dabei in der Dimension „operativ“. Die konkreten Risiken können auf quantitativer Basis bewertet werden. Risiken aus dem Nachhaltigkeitsumfeld sind in diese Prozesse ebenfalls integriert. Im Rahmen der Quantifizierung werden dabei die finanziellen Auswirkungen der Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums ermittelt. Diese Risiken bilden die Basis für die Ermittlung der Risikotragfähigkeit und spiegeln die aktuelle Risikosituation des Porsche AG Konzerns wider, welche in die Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat einfließt.

Im Rahmen der → Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2025 sind die innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums als wesentlich identifizierten und quantifizierten Risiken des Porsche AG Konzerns dargestellt. Als wesentlich gelten Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzial größer gleich 100 Mio. €. Dieses umfasst die größtmögliche Schadenswirkung des Risikos unter Berücksichtigung von Risikosteuerungsmaßnahmen.

Risiken der Dimension „strategisch“ sind langfristige Unternehmensrisiken, welche die Fähigkeit des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen können, seine langfristigen Unternehmensziele zu erreichen. Aufgrund ihres langfristigen Charakters werden sie stets qualitativ bewertet und jährlich an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet. Die frühzeitige Identifikation von langfristigen Unternehmensrisiken sowie die Implementierung von wirksamen Steuerungsmaßnahmen sollen dabei die Resilienz des Porsche AG Konzerns stärken. Auch langfristige nachhaltigkeitsbezogene Aspekte werden im Rahmen des strategischen Risikomanagements betrachtet. Diese Risiken bilden den Rahmen für die Risiko- und Chancensituation und werden auf Basis übergeordneter Risikofelder in der Berichterstattung einleitend dargestellt. → Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2025 Sofern sich im Rahmen der langfristigen Unternehmensrisiken Sachverhalte konkretisieren und sich Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums ergeben, werden diese innerhalb der Dimension „operativ“ in der relevanten Risikokategorie erfasst und bei entsprechender Wesentlichkeit quantitativ bewertet. Diese Risiken fließen in die Risikotragfähigkeitsrechnung des Porsche AG Konzerns ein und werden in der aktuellen Risiko- und Chancensituation innerhalb der relevanten Risikokategorie berücksichtigt.

RISIKOSTEUERUNG

Die Risikokategorien werden in der Risikostrategie festgelegt. Darüber hinaus beinhaltet die Risikostrategie vier übergreifende Möglichkeiten zur Steuerung von Risiken:

- Risikoakzeptanz: Das Risiko wird so akzeptiert, wie es identifiziert wurde.
- Risikovermeidung: Die ursächliche Situation wird nicht eingegangen, um das Risiko auszuschließen.
- Risikoverminderung: Die Wahrscheinlichkeit und/oder Auswirkung des Risikos wird reduziert.
- Risikotransfer: Übertrag des Risikos auf ein anderes Unternehmen.

RISIKOAGGREGATION UND TRAGFÄHIGKEIT

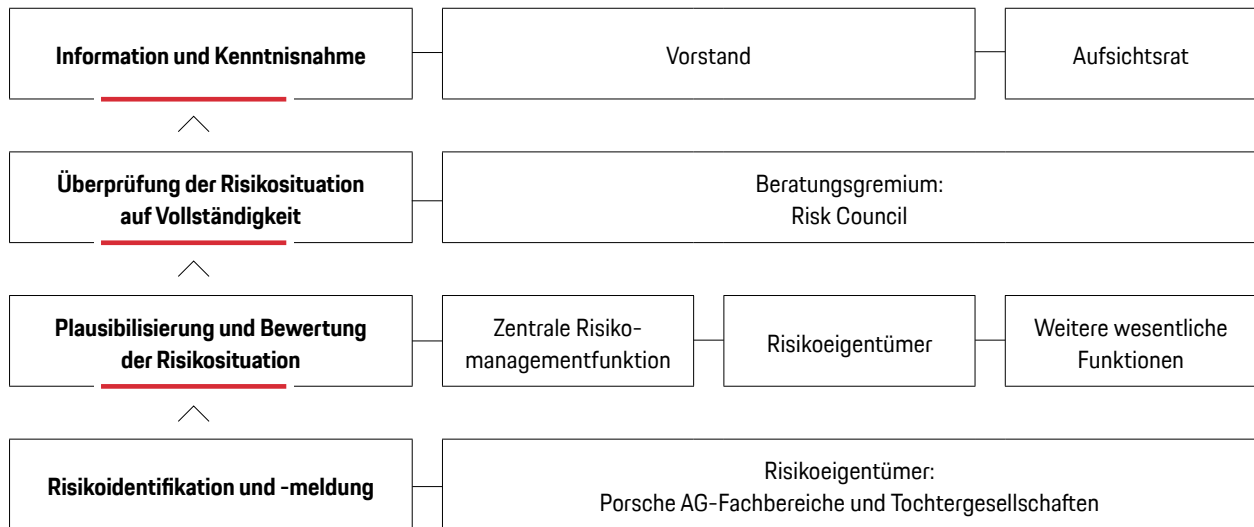
Risiken können einzeln, vor allem aber auch in ihrem ungünstigen Zusammenspiel zu einer bestandsgefährdenden Situation führen. Damit das Zusammenspiel der Einzelrisiken adäquat berücksichtigt wird, aggregiert das zentrale Risikomanagement die wesentlichen quantifizierten Einzelrisiken, demnach Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzial größer gleich 100 Mio. €, zu einem übergeordneten Gesamtrisiko, welches der Risikodeckungsmasse gegenübergestellt wird. Das Gesamtrisiko wird dabei anhand des Value at Risk auf dem 99 % Konfidenzniveau für den RMS-Betrachtungszeitraum ermittelt. Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzial unterhalb der 100 Mio. € Bewertungsschwelle fließen über eine pauschale Berücksichtigung in die Gesamtrisiko-situation mit ein. Die Risikoaggregation wird mit IT-gestützten Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation) durchgeführt.

Das Risikotragfähigkeitskonzept des RMS basiert auf den Perspektiven Überschuldung und Zahlungsunfähigkeit. Das Gesamtrisiko wird hinsichtlich seiner möglichen negativen Auswirkungen auf das operative Ergebnis (EBIT) und den Cashflow bewertet. Anschließend wird es mit der Risikodeckungsmasse verglichen: Den möglichen Verlusten im operativen Ergebnis (EBIT) steht das Eigenkapital gegenüber und den möglichen negativen Cashflows die verfügbare Liquidität. Dabei werden die beiden Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen gesondert betrachtet, um die spezifische Risikotragfähigkeit des Unternehmens zu ermitteln.

Um bestandsgefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, enthält das Risikotragfähigkeitskonzept Grenzen, deren Überschreitungswahrscheinlichkeiten in die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat einfließen. Über diese Grenzen kann die maximal tolerierte Höhe des Gesamtrisikos abgeleitet werden (Risikoappetit).

Aufbau- und Ablauforganisation

Aufbau- und Ablauforganisation des Risikomanagementsystems



RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Das Risikomanagement des Porsche AG Konzerns ist dezentral organisiert. Neben der zentralen Risikomanagementfunktion als Methoden- und Berichtsstelle gibt es in jeder Hauptabteilung der Porsche AG sowie in jeder an das Risikomanagement angebotenen Tochtergesellschaft einen verantwortlichen Risikomanager, der die Umsetzung und Einhaltung der Mindeststandards steuert, die beispielsweise die einheitliche Identifikation, Bewertung und Dokumentation von Risiken sowie definierte Meldeprozesse umfassen. Die dezentrale Organisationsstruktur soll das Bewusstsein für das Thema Risikomanagement in den lokalen operativen Einheiten fördern und eine effektive Identifikation und Steuerung von Risiken gewährleisten.

Der Konsolidierungskreis des RMS orientiert sich an dem Konsolidierungskreis des Porsche AG Konzerns. Sofern es aus Risikogesichtspunkten sinnvoll ist, kann der Risikokonsolidierungskreis um einzelne Tochtergesellschaften reduziert werden. Vorliegend wurde der Risikokonsolidierungskreis entsprechend angepasst und im Wesentlichen um Enkel- und Holdinggesellschaften reduziert.

Der dezentralen Organisationsstruktur folgend werden die Risiken durch die Fachbereiche der Porsche AG bzw. durch die an das Risikomanagement angebotenen Tochtergesellschaften als Risikoeigentümer identifiziert und im Risikomanagement-IT-Tool gemeldet.

Im Rahmen der Risikomeldung werden seitens der Risikoeigentümer Steuerungsmaßnahmen sowie eine Einschätzung bezüglich des finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzials des Risikos hinterlegt. Das finanzielle Netto-Worst-Case-Potenzial umfasst dabei die größtmögliche finanzielle Schadenswirkung über die gesamte Laufzeit des Risikos für den Porsche AG Konzern unter Berücksichtigung von finanziellen Schäden aus Reputationsrisiken sowie strafrechtlichen Konsequenzen. Alle bereits ergriffenen Risikosteuerungselemente werden dabei berücksichtigt. Zur Einordnung des finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzials sind im Rahmen festgelegter Risikoklassen Bandbreiten definiert.

Im nächsten Schritt werden die Risiken durch das zentrale Risikomanagement, die Risikoeigentümer und weitere wesentlichen Funktionen plausibilisiert und gemeinsam bewertet. Dabei werden die wesentlichen Risiken quantifiziert, sofern sie der Dimension „operativ“ zugeordnet sind. Hierzu stimmt sich das zentrale Risikomanagement mit dem Risikoeigentümer und weiteren wesentlichen Funktionen ab, um die erforderlichen Informationen in der stochastischen Risikosimulation zu berücksichtigen.

Die stochastische Risikosimulation erfolgt mit geeigneten Wahrscheinlichkeitsverteilungen (bspw. Gleichverteilung, Dreiecksverteilung etc.) und unter Anwendung IT-gestützter Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation). Im Rahmen der Risikosimulation wird unter anderem der Erwartungswert des finanziellen Schadens sowie der Value at Risk auf dem 99 % Konfidenzniveau für den RMS-Betrachtungszeitraum ermittelt.

Die wesentlichen quantifizierten Risiken werden quartalsweise im Risk Council auf Vollständigkeit überprüft. Das Risk Council ist ein Beratungsgremium, das sich vorrangig mit der Überprüfung von Mindeststandards für Instrumente und Methoden des RMS sowie des dazugehörigen Berichtswesens beschäftigt. Die Risikosituation und das Gesamtrisiko werden quartalsweise an den Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

Ein Kernelement des Risikomanagements des Porsche AG Konzerns ist, dass Risiken über die eingerichteten, konzernweiten Berichtswege unverzüglich gemeldet bzw. aktualisiert werden können. Außerhalb des Regelprozesses gibt es einen anlassbezogenen Meldeprozess für eilbedürftigkeitspflichtige Risiken.

Ein eilbedürftigkeitspflichtiges Risiko liegt dann vor, wenn ein finanzielles Netto-Worst-Case-Potenzial über die gesamte Laufzeit des Risikos von größer gleich 1 Mrd. € für die Porsche AG oder 100 Mio. € für Tochtergesellschaften erreicht und die Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % in den nächsten zwei Jahren überschritten wird.

Der Porsche AG Konzern hat Mitarbeitende, die in den Risikomanagementprozess involviert sind, umfangreich qualifiziert und geschult. Dabei werden neben Pflichtschulungen auch freiwillige Schulungen zur Aktualisierung von Fachkenntnissen angeboten. Das zentrale Risikomanagement überprüft kontinuierlich den Trainingsfortschritt sowie den Abdeckungsgrad und berichtet diesen jährlich an das Risk Council.

Für die Dokumentation des konzernweiten RMS sowie zur Ausübung der Überwachungsfunktion existiert ein IT-System, das sämtliche Risikomanagementprozesse abbildet. Es unterstützt die in den Risikomanagementprozess involvierten Mitarbeitenden bei der Durchführung der Risikomanagementprozesse und der Einhaltung der im Risikomanagement definierten Mindeststandards. Darüber hinaus unterstützt das zentrale Risikomanagement die beteiligten Mitarbeitenden über alle Phasen des Prozesses hinweg.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das interne Kontrollsystem (IKS) des Porsche AG Konzerns, das ein wesentlicher Bestandteil des RMS ist, umfasst Prozesse, Richtlinien und Mechanismen, die die betrieblichen Abläufe, die finanzielle Berichterstattung sowie die Einhaltung von Gesetzen und (internen) Vorschriften sicherstellen und überwachen. Als zentrales Unternehmenssteuerungsinstrument trägt es dazu bei, die Transparenz innerhalb der Prozesse zu erhöhen, die notwendige Prozessstabilität zu gewährleisten und dafür Sorge zu tragen, dass die Verantwortlichkeiten klar zugeordnet sind. Dabei werden auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte berücksichtigt. Die Überwachung erfolgt mithilfe definierter Prozessrisiken, die durch wiederkehrende Kontrollhandlungen gesteuert werden.

Das IKS besteht aus verschiedenen Teilprozessen, die im Sinne eines Kreislaufs aufeinander aufbauen. Die definierten Prozessrisiken und Kontrollziele werden einmal im Jahr im Rahmen des Test of Design aktualisiert. Die Risikoeigentümer haben hierbei sicherzustellen, dass die dargestellten Prozessrisiken und Kontrollziele durch entsprechende Kontrollaktivitäten vollständig und wirksam abgedeckt werden.

Danach folgt die Prüfung der Funktionsfähigkeit der Kontrolle im Rahmen des jährlichen Test of Effectiveness. Der Umfang des Test of Effectiveness wird anhand verschiedener Kriterien risikoorientiert ermittelt.

Abschließend erfolgt die jährliche Berichterstattung zur Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG. Daneben erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung im Risk Council über den aktuellen Umsetzungsstand der im Test of Effectiveness identifizierten Schwachstellen.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagements, des internen Kontrollsystems und des Compliance-Management-Systems

Um die Wirksamkeit des RMS und des IKS sicherzustellen, werden im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse Optimierungsbedarfe identifiziert und umgesetzt. Dabei werden interne sowie externe Anforderungen gleichermaßen berücksichtigt. Dies gilt ebenfalls für das Compliance-Management-System der Porsche AG gemäß der Richtlinie Compliance Management, welches auf die Einhaltung der dort betrachteten relevanten rechtlichen Vorschriften und Regelungen abzielt und kontinuierlich unter Berücksichtigung interner sowie externer Anforderungen überwacht und risikoorientiert weiterentwickelt wird.

Die Ergebnisse des kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesses des RMS/IKS münden in die jährliche Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG.

Ebenso erfolgt eine quartalsweise Berichterstattung zur Risikosituation und einmal jährlich zu den Ergebnissen der IKS-Wirksamkeitsprüfung an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG. Zum Compliance-Management-System der Porsche AG wird regelmäßig sowie anlassbezogen an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

Basierend auf diesen Berichtsinhalten liegen dem Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG keine Hinweise vor, dass das RMS/IKS oder das Compliance-Management-System der Porsche AG im Geschäftsjahr 2025 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Kontroll- und Risikomanagementsystems bzw. Compliance-Management-Systems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken oder Rechtsverstöße vorab aufgedeckt werden oder jedwede Prozessstörung unter allen Umständen ausgeschlossen wird.

Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem zielt darauf ab, das Risiko von materiellen Falschaussagen in der Rechnungslegung sowie in der externen Berichterstattung zu minimieren.

Das interne Kontrollsystem umfasst Methoden und Grundsätze sowie daraus abgeleitete Maßnahmen und Kontrollen, die eine vollständige, zeitnahe, einheitliche sowie korrekte Erfassung und Übermittlung der relevanten Informationen für den Einzel- und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Porsche AG sicherstellen.

Das Rechnungswesen des Porsche AG Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen die konsolidierten Tochtergesellschaften überwiegend eigenverantwortlich wahr. Als Grundlage zur Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung der Rechnungslegungsvorschriften wird das IFRS-Bilanzierungshandbuch des Volkswagen Konzerns verwendet. Zusätzlich konkretisiert der Porsche AG Konzern diese Vorgaben durch Quartals- und Jahresabschlussanweisungen sowie weitere Regelungen zur Berichterstattung.

Zentrales Element des internen Kontrollsystems ist die regelmäßige Risikoanalyse und -bewertung, um bedeutsame Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den rechtlichen Einheiten des Porsche AG Konzerns und Zentralfunktionen frühzeitig zu erkennen und zu steuern. Dabei werden die einzubeziehenden Konzerngesellschaften im Rahmen eines quantitativen sowie risikoorientierten Verfahrens identifiziert. Die anschließende Definition und Implementierung von Kontrollen sowie deren Durchführung und Dokumentation erfolgen einheitlich gemäß konzernweiten Vorgaben. Das Kontrollsystem beinhaltet präventive und aufdeckende Kontrollen und ist bei den jeweiligen Konzernfunktionen und Gesellschaften in den rechnungsrelevanten Prozessen integriert.

Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Elemente des internen Kontrollsystems, die neben den Plausibilitäts- und Konsistenzkontrollen bei der Erstellung des Jahres- und des Konzernabschlusses der Porsche AG angewendet werden. Weitere Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse sowie der durchgeführten Konsolidierungsmaßnahmen. Weiterhin werden im Porsche AG Konzern Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollschwächen zu erkennen und zu beheben.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird durch standardisierte Verfahren systematisch bewertet. Dabei werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Dies bildet die Grundlage für die Beurteilung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

Sofern im Rahmen der prozessintegrierten Kontrollen oder Wirksamkeitsprüfungen Schwächen identifiziert werden, ergreift der Porsche AG Konzern mitigierende Maßnahmen zur Beseitigung der Schwächen.

Die Standards des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sind konzernweit einheitlich definiert und werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die relevanten Konzerngesellschaften bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Umsetzung der konzernweiten Vorgaben. Die Ergebnisse aus dem rechnungslegungsbezogenen IKS werden an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet.

Auf Basis der durchgeführten Kontrollen, Wirksamkeitstests und mitigierenden Maßnahmen für das Geschäftsjahr 2025 bewertet die Porsche AG das rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem als angemessen und wirksam.

Chancenmanagement

In einem dynamischen Marktumfeld geht es neben der effektiven Steuerung von Risiken bei unternehmerischen Entscheidungen auch um das bestmögliche Erkennen und die konsequente Realisierung von sich ergebenden Chancen.

Dabei orientiert sich das Chancenmanagement eng an den strategischen Zielsetzungen und ist integraler Bestandteil der operativen Aufbau- und Ablauforganisation in Verbindung mit den allgemeinen Planungs- und Steuerungsprozessen im Porsche AG Konzern. Dieses enthält unter anderem Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Verbesserungen an den Produkten sowie Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen. Der Porsche AG Konzern analysiert hierzu kontinuierlich das Umfeld seines Geschäftsmodells, um Trends (z. B. aus Markt, Technologie, Gesellschaft und Umwelt) sowie relevante Veränderungen von Schlüsselfaktoren frühzeitig erkennen zu können. Mithilfe von Szenarioanalysen werden – unter Einbezug der strategischen Unternehmensplanung, der betroffenen Geschäftseinheiten und des Controllings – die für das Geschäftsmodell relevanten Entwicklungen betrachtet und bewertet, um mögliche Auswirkungen für den Porsche AG Konzern abzuleiten.

Die Geschäftsbereiche leiten dabei kurz-, mittel- und langfristige Chancenpotenziale ab und operationalisieren diese entsprechend. Neben einer konsequenten Umsetzung seiner Strategie soll die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns unter anderem durch weitere Effizienz- und Chanceninitiativen abgesichert werden. In der Ableitung konkreter Zielvorgaben aus den vorbeschriebenen Initiativen bieten sich weitere Potenziale zur Chancengenerierung.

Mit einer klaren Ausrichtung auf eine nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens wird der Porsche AG Konzern ziel- und chancenorientiert gesteuert.

RISIKO- UND CHANCENSITUATION ZUM 31. DEZEMBER 2025

Grundsätzlich können aus den dargestellten und im Folgenden näher erläuterten Risikokategorien auch Chancen entstehen. Dies kann sich für den Porsche AG Konzern einerseits ergeben, wenn die real eintretenden Effekte besser als in den zugrunde gelegten Planungsannahmen bzw. antizipierten Prognosen ausfallen oder wenn sich zusätzliche positive Effekte in den vorgenannten Kategorien – bezogen auf die Wertschöpfungskette – erzielen lassen bzw. ergeben.

Das gesamtwirtschaftliche Umfeld sowie die langfristigen Unternehmensrisiken des Porsche AG Konzerns bilden für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen die maßgeblichen Rahmenbedingungen. Diese fließen als Prämisse in deren Beurteilung ein und werden nachfolgend dargestellt, bevor im weiteren Verlauf die konkrete Risiko- und Chancensituation innerhalb der jeweiligen Risikokategorien berichtet wird.

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind von außergewöhnlichen Unsicherheiten geprägt. Handels- und geopolitische Spannungen, zunehmende protektionistische Tendenzen sowie ökologische Herausforderungen belasten die globale Wirtschaft in unterschiedlicher Intensität. Hinzu kommen eine hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor, die die Wachstumsperspektiven trübt, sowie der demografische Wandel mit potenziell wachstumshemmender Wirkung. Volatile Finanzmärkte, erhöhte Wechselkursrisiken, schwankende Energie- und Rohstoffpreise sowie eine zwar rückläufige, aber weiterhin erhöhte Inflationsrate in Verbindung mit restriktiver Geldpolitik führen zu einem anhaltend hohen Zinsniveau und einer insgesamt abgeschwächten Wirtschaftsleistung.

Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie weiterer relevanter Einflussfaktoren wurden im Rahmen des strategischen Risikomanagements Risiken identifiziert, die für die langfristige Ausrichtung des Porsche AG Konzerns von besonderer Bedeutung sind. Diese Risiken lassen sich zu übergeordneten Risikofeldern zusammenfassen, die die zentralen strategischen Herausforderungen des Unternehmens widerspiegeln.

Zu den wesentlichen strategischen Risiken zählt dabei die Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Produktentstehung und Kostenstruktur angesichts beschleunigter technologischer Entwicklungen. Verzögerungen oder veraltete Produktentwicklungen können die Innovationskraft und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns erheblich beeinträchtigen. Ebenso ist eine klare strategische Ausrichtung von entscheidender Bedeutung, um inkonsistente Entscheidungen und Risiken für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu vermeiden.

Darüber hinaus stellen geopolitische und wirtschaftliche Instabilitäten eine erhebliche Herausforderung dar. Zwischenstaatliche Konflikte, Engpässe in der Versorgung und Logistik durch geopolitische Maßnahmen sowie wirtschaftspolitische Eingriffe mit geostrategischem Hintergrund in einem zunehmend komplexen und regulierten Unternehmens- und Produktumfeld können Absatzmärkte und Lieferketten erheblich beeinflussen. Hinzu kommen Risiken in der globalen Wertschöpfungskette, die durch Abhängigkeiten und potenzielle Störungen die Versorgungssicherheit gefährden.

Zudem erfordern Veränderungen im Kundenverhalten, intensiver Wettbewerb und disruptive Geschäftsmodelle eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Marke und eine konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Andernfalls besteht das Risiko einer Beeinträchtigung der Markenstärke und der Marktposition des Porsche AG Konzerns.

Die zunehmende Digitalisierung bringt neben erheblichen Chancen auch Risiken mit sich. Dazu zählen Bedrohungen der IT-Sicherheit durch Cyberangriffe sowie die Komplexität und mögliche Verzögerungen bei der Umsetzung von Transformationsprojekten. Fehlgeschlagene Digitalisierungsinitiativen oder Sicherheitsvorfälle können die Effizienz, die Stabilität des Geschäftsbetriebs und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens erheblich beeinträchtigen.

Des Weiteren sind die Sicherung von Fachkräften und die Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Unternehmenskultur entscheidend für die Innovationskraft und Leistungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Das Risiko eines Fachkräftemangels sowie potenzielle Kompetenz- und Motivationsdefizite in der Belegschaft und eine nicht ausreichend agile Unternehmenskultur können die Umsetzung strategischer Ziele gefährden und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens schwächen.

Schließlich erhöhen Klimawandel, Ressourcenverbrauch und strengere regulatorische Anforderungen den Druck, Nachhaltigkeitsstrategien konsequent umzusetzen, um Kostenstrukturen zu sichern und die langfristige Leistungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns zu gewährleisten.

Im Rahmen der Risikomitigation werden gezielt Maßnahmen identifiziert und umgesetzt, um die Resilienz des Porsche AG Konzerns gegenüber externen und internen Einflüssen nachhaltig zu stärken und seine langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Nachfolgend sind die konkreten wesentlichen Risiken der Dimension „operativ“ nach Risikokategorien für den Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2025 dargestellt. Auf Basis des Erwartungswertes innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums werden die wesentlichen Risiken je Kategorie aggregiert und für den Porsche AG Konzern als „gering“, „mittel“ oder „hoch“ klassifiziert. Die nachfolgende Tabelle zeigt dabei die Einstufung der aggregierten Risiken in den jeweiligen Kategorien basierend auf den dargestellten Wertgrenzen. Dabei werden Änderungen der Risikoklassifizierung im Vergleich zum Vorjahr aufgezeigt.

Gesamtüberblick der Risiken im Porsche AG Konzern¹

Risikokategorien	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr
Absatzrisiken		
Handelshemmnisse	Hoch	Unverändert
Marktentwicklung	Hoch	Unverändert
Versorgungsrisiken		
Einkauf, Qualität und Logistik ²	Hoch	Unverändert
Geopolitik	Hoch	Unverändert
Entwicklungs- und Technologierisiken		
Technologieauswahl und Reifegrad	Gering	Reduziert
Entwicklungsaufwand und Ressourcen	Gering	— ³
Personal-, Organisations- und Rechtsrisiken		
Personal	Gering	— ³
Produktion und Betrieb	Gering	— ³
Informationstechnologie	Gering	Reduziert
Regulatorisches Umfeld	Mittel	Reduziert
Rechtsstreitigkeiten	Gering	Unverändert
Steuern	Gering	Unverändert
Finanzwirtschaftliche Risiken		
Währungen	Hoch	Gestiegen
Rohstoffe	Gering	Unverändert
Zinsen	Gering	Unverändert
Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken	Gering	Unverändert

¹ Zum 31. Dezember 2025 differenziert der Porsche AG Konzern zwischen fünf Risikokategorien. → **Methodische Änderungen des Risikomanagementsystems**
Zur Vergleichbarkeit der Ergebnisse wurden die im Vorjahr quantifizierten Risiken in die neuen Risikokategorien überführt. Die dargestellten Veränderungen basieren auf inhaltlichen Entwicklungen und nicht auf Basis der methodischen Anpassung.

² Zum 31. Dezember 2025 erfolgt lediglich eine namentliche Anpassung der Subkategorie „Einkauf, Qualität und Logistik“.

³ Zum 31. Dezember 2024 lagen keine wesentlichen Risiken innerhalb der dargestellten Subkategorie vor.

Der Klassifizierung der Risikohöhe in den Risikokategorien liegen nachfolgende Wertgrenzen zugrunde:

Klassifizierung	Risikohöhe
Gering	≤ 500 Mio. €
Mittel	> 500 Mio. € – 1 Mrd. €
Hoch	> 1 Mrd. €

Absatzrisiken und -chancen

HANDELSHEMMNISSE

Der Porsche AG Konzern sieht sich wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Handelshemmnissen ausgesetzt. Dies betrifft dabei sowohl tarifäre Handelshemmnisse in Form von Zöllen sowie nichttarifäre Handelshemmnisse, beispielsweise Regulatorik zum Schutz einheimischer Produzenten bzw. die Einschränkung des internationalen Handels. Die Risiken in diesem Zusammenhang befinden sich unterhalb des Vorjahresniveaus, werden aber weiterhin als „hoch“ eingeschätzt.

Auf Basis der Freihandelsabkommen, die die EU mit verschiedenen Ländern geschlossen hat, können Porsche Fahrzeuge zollbegünstigt bzw. zollfrei unter Einhaltung der Local-Content-Kriterien in diese Länder importiert werden. Neue bzw. verschärfte Local-Content-Anforderungen verlangen eine laufende Anpassung der Kalkulationsprozesse. Werden die Local-Content-Vorgaben nicht erfüllt, besteht für den Porsche AG Konzern das Risiko, dass beim Import der Fahrzeuge der Regelzollsatz angewendet werden muss.

Das Risiko möglicher Importzollerhöhungen durch die USA bleibt grundsätzlich bestehen. Nachdem im Berichtsjahr Anpassungen der US-Importzollregelungen vorgenommen wurden, konnte durch die zugleich erzielten Annäherungen zwischen der EU-Kommission und der US-Regierung das US-Zollrisiko im Vergleich zum Vorjahr reduziert werden. Das US-Zollrisiko bleibt jedoch angesichts möglicher handelspolitischer Änderungen und der Erhebung von Strafzöllen weiterhin relevant. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, wurden im Porsche AG Konzern vorbereitende Maßnahmen, unter anderem in Bezug auf die Preis- und Produktpolitik, entwickelt, die es ermöglichen, schnell und gezielt auf etwaige Veränderungen zu reagieren.

Vor dem Hintergrund eines handelspolitisch volatilen Umfelds ergeben sich zudem Absatzrisiken in Kanada, die durch gesamtwirtschaftliche Implikationen eines sich verändernden Zollumfelds, insbesondere infolge potenziell erhöhter US-Zölle, beeinflusst werden können.

Zudem ergeben sich weitere Absatzrisiken infolge des anhaltenden Handelskonflikts zwischen Europa, USA und China. Für den Porsche AG Konzern sind insbesondere Importbeschränkungen im US-Markt in Form von potenziellen Verboten hinsichtlich des Einsatzes bestimmter ausländischer Komponenten und Softwarelösungen von großer Bedeutung. Infolgedessen können Anpassungen in der Lieferkette erforderlich werden. Der Porsche AG Konzern überwacht die lokalen Entwicklungen im US-Markt fortlaufend und ergreift entsprechende präventive Maßnahmen, um die Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit zu reduzieren. Durch die fortschreitende Risikomitigation konnte das Risiko im Vergleich zum Vorjahr reduziert werden, ist aber nach wie vor wesentlich.

Im Kontext der steigenden Handelshemmnisse spielen außerdem dem Gesetz im Bereich Exportkontrolle, beispielsweise in China, eine wichtige Rolle für den Porsche AG Konzern. So können Komponenten und Materialien aus dem Ausland, die unter bestimmte Exportkontrollgesetze fallen, nicht oder nur eingeschränkt exportiert werden. Dies kann wesentliche Geschäftsvorgänge beeinträchtigen und sich negativ auf den Umsatz und die Reputation des Porsche AG Konzerns auswirken. Entsprechende Entwicklungen in diesem Zusammenhang werden laufend überwacht und bewertet.

Als Folge von Änderungen handelspolitischer Rahmenbedingungen können auch positive Ergebniseffekte für den Porsche AG Konzern entstehen. Potenziale für günstigere Herstellkosten oder auch die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen günstiger anzubieten, entstehen aus einem möglichen Abbau von tarifären Handelshemmnissen, Importbeschränkungen oder einer Herabsetzung direkter Verbrauchsteuern.

MARKTENTWICKLUNG

Innerhalb der Kategorie „Absatzrisiken und -chancen“ werden die Risiken im Zusammenhang mit der Marktentwicklung für den Porsche AG Konzern analog dem Vorjahr als „hoch“ eingestuft.

Der Porsche AG Konzern ist weiterhin mit dem Risiko einer weiter sinkenden Nachfrage in China aufgrund des dort rückläufigen Markttrends im Luxussegment konfrontiert. Zudem sind im chinesischen Markt weiterhin eine zunehmende Wettbewerbsintensität, Lokalisierungsbestrebungen sowie strukturelle Veränderungen im Automobilsektor spürbar. Diese Risiken können sich auf die Absatzerwartungen im Markt China weiter auswirken. Die Marktsituation in China wird laufend verfolgt und in der Absatzplanung berücksichtigt. Infolge der Materialisierung des Absatzrisikos in China im Geschäftsjahr 2025 sowie einer an den Markt ausgerichteten und angepassten Absatzplanung hat sich das Risiko eines weiteren Absatzrückgangs innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums im Vergleich zum Vorjahr reduziert.

Im Rahmen der im Berichtsjahr beschlossenen Neuausrichtung der Produktstrategie des Porsche AG Konzerns wurde zudem das Produktportfolio marktorientiert angepasst. Der Porsche AG Konzern setzt auf ein flexibles Produktportfolio, das leistungsstarke Verbrenner, Plug-in-Hybride sowie die Elektromobilität integriert. Infolge dieser strategischen Neuausrichtung reduzieren sich die Risiken im Zusammenhang mit der verlangsamten Transformation der Absatzmärkte hin zur Elektromobilität im Vergleich zum Vorjahr.

Trotz der reduzierten Risikosituation bestehen weiterhin Absatz- und Kostenrisiken im Zusammenhang mit laufenden Produktentwicklungen und der Elektrifizierungsstrategie in der Transformation der Absatzmärkte hin zur Elektromobilität. Diese könnten sich unter anderem daraus ergeben, dass Entwicklungsprojekte bei veränderten Marktbedingungen als nicht mehr wirtschaftlich eingestuft werden. Darüber hinaus ist der Porsche AG Konzern Risiken ausgesetzt, die im Zusammenhang mit einer zurückhaltenden Marktakzeptanz sowie möglichen Abweichungen von Kundenanforderungen stehen. Auch die volatile Entwicklung der weltweiten politischen Rahmenbedingungen und Vorgaben in diesem Zusammenhang, wie beispielsweise die Reduktion oder der Wegfall von staatlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge oder auch potenzielle Zulassungsverbote für Verbrennermodelle können die Erwartungen in den Absatzmärkten des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen. Darüber hinaus ergeben sich Herausforderungen im Bereich der für die Elektromobilität erforderlichen Schnellladeinfrastruktur. Aufgrund einer nicht hinreichend ausgebauten Ladeinfrastruktur können potenzielle Absatzverluste bei den vollelektrischen Fahrzeugen auftreten.

Die Entwicklungs- und Technologierisiken im Zusammenhang mit der Transformation hin zur Elektromobilität werden im aktuellen Geschäftsjahr in der Kategorie „Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen“ dargestellt. → **Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen**

Sollte sich darüber hinaus die Absatzsituation entgegen den getroffenen Annahmen dennoch positiver als dargestellt entwickeln, können sich hieraus auch Chancen im Rahmen zusätzlicher Ertragspotenziale ergeben. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund einer ausgewogenen regionalen Verteilung zu sehen, indem hierbei verstärkt der Fokus auch auf Übersee- und Wachstumsmärkte gelegt wird.

Zudem können sich der Ausbau der Marktanteile durch ein breites und junges Produktportfolio unterschiedlicher Antriebstechnologien sowie das Wachstum bestehender Geschäftsfelder vorteilhaft auswirken. Ferner kann die Markenstärke, in Verbindung mit der Innovationskraft, die Preisdurchsetzung und damit die Erschließung von Ertragspotenzialen stützen.

Versorgungsrisiken und -chancen **EINKAUF, QUALITÄT UND LOGISTIK**

Im Porsche AG Konzern werden die Versorgungsrisiken innerhalb der Subkategorie „Einkauf, Qualität und Logistik“ weiterhin als „hoch“ eingeschätzt.

Dabei bestehen Risiken durch abgeflachte, verzögerte oder verschobene Fahrzeuganläufe aufgrund von Qualitäts- oder Terminproblemen in der Lieferkette. Auch bei bestehenden Fahrzeugmodellen kommt es im Rahmen dessen zu wesentlichen Risiken, die sich insbesondere aus dem wirtschaftlich steigenden Druck auf Zulieferer infolge der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung sowie des zunehmenden Wettbewerbs, beispielsweise aus China, ableiten. Der steigende Druck innerhalb der Zulieferindustrie kann zu potenziellen Insolvenzen oder Liquiditätsengpässen von Zulieferern führen, welche die Produktionsabläufe des Porsche AG Konzerns und damit die Lieferkettenstabilität negativ beeinflussen können. Dieses Risiko wird insbesondere durch die erhöhten Abhängigkeiten in der Lieferkette verstärkt. Zudem können sich mögliche Rückrufaktionen aufgrund von Qualitätsproblemen in der Lieferkette negativ auf den Porsche AG Konzern auswirken und zu Kosten- und Umsatzrisiken führen. Durch eine enge Überwachung der Lieferantenbeziehung können erforderliche Maßnahmen zur Risikosteuerung frühzeitig eingeleitet werden.

Des Weiteren ergeben sich wesentliche Risiken aufgrund von Betriebsunterbrechungen durch Klimagefahren in der Lieferkette. Im Zuge des Klimawandels kommt es dabei immer häufiger zu Extremwetterereignissen, welche den Betrieb von Zulieferern des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen können. Diese Betriebsunterbrechungen können Lieferverzögerungen oder Produktionsausfälle verursachen oder zu einem Anstieg der Betriebskosten für den Porsche AG Konzern führen. Zur Risikosteuerung werden Lieferanten proaktiv auf physische Klimarisiken analysiert und Absicherungsstrategien mit den Lieferanten definiert.

Wesentliche Risiken können zudem bei der Bereitstellung von Software für Produkte und Konnektivitätsdienste für den Porsche AG Konzern entstehen. Ein mögliches Risiko ist die termingerechte Bereitstellung der Software in der geforderten Qualität. Dabei sind Wettbewerbsnachteile denkbar, sollten aufgrund von Qualitätsproblemen die Nachfrageanforderungen nicht erfüllt werden.

Ergänzend zu den im Softwareumfeld genannten Abhängigkeiten in der Lieferkette werden Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung und Technologie, insbesondere hinsichtlich der Auswahl und des Reifegrads von Softwarekomponenten und -plattformen, nun in der Kategorie „Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen“ dargestellt. Ebenso sind die im Vorjahr genannten Risiken hinsichtlich der Batteriezell- und Batteriemodulfertigung nun innerhalb dieser Kategorie verortet. Dabei handelt es sich um Risiken, welche sich auf die Phase vor Produktionsbeginn, also vor dem Start of Production (SOP), beziehen. → **Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen**

Der Porsche AG Konzern ist zudem erhöhten Risiken aufgrund von Abhängigkeiten in der Lieferkette, insbesondere in der Region China, konfrontiert. Die Materialverfügbarkeit, beispielsweise im Bereich von Batterien oder Seltenen Erden, könnte dadurch zunehmend beeinträchtigt werden. Der Porsche AG Konzern arbeitet fortlaufend an Maßnahmen zur weiteren Absicherung der Lieferkette. Dabei wird die Versorgungssituation fortlaufend überwacht und präventive Maßnahmen, wie beispielsweise der Aufbau eines Bankings, zur Versorgungsabsicherung eingeleitet.

Die erhöhten Abhängigkeiten von der Region China werden für den Porsche AG Konzern im aktuellen Geschäftsjahr, insbesondere auch im Bereich der Halbleiterversorgung, spürbar. Aufgrund geopolitischer Spannungen und handelspolitischer Restriktionen könnte die Materialverfügbarkeit und die Lieferkettenstabilität beeinträchtigt werden. Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass die bestehenden Abhängigkeiten im Bereich der Halbleiter weiterhin eine strukturelle Risikokomponente darstellen. Mögliche Risiken können sich für den Porsche AG Konzern in Form von Produktionsunterbrechungen und somit auch Umsatzverlusten äußern. Die potenziellen Auswirkungen von Engpässen können beispielsweise durch längere Vorlaufzeiten in Planung und Beschaffung oder den Abschluss langfristiger Verträge abgemildert werden. Ein solches Absicherungskonzept wirkt sich dabei positiv auf die Lieferkettenstabilität aus.

Des Weiteren können Mehrkostenforderungen von Lieferanten, aufgrund unterschiedlicher Ursachen, zu Kostenrisiken im Hinblick auf Investitionen und Materialeinzelkosten führen. Solche Ursachen ergeben sich insbesondere aus strukturellen Anpassungen innerhalb der Branche. Einzelne Lieferanten können dabei zusätzliche Kosten geltend machen, wenn sie ihre Kostenstrukturen an veränderte Rahmenbedingungen anpassen müssen. Eine konsequente Überwachung durch projektbezogenes Monitoring sowie frühzeitiges Gegensteuern, beispielsweise durch Verhandlungen in der Beschaffung, tragen wesentlich zur Risikominderung bei.

Chancen können sich hierbei grundsätzlich ergeben, sofern sich entgegen der aktuellen Einschätzungen die Versorgungssituation und die damit einhergehenden Auswirkungen positiver entwickeln bzw. eine Normalisierung früher als antizipiert eintreten sollte.

Zudem können sich wesentliche Chancen durch mögliche weitere Synergien bei neuen Fahrzeugarchitekturen innerhalb des Porsche AG Konzerns, aber auch im Verbund mit dem Volkswagen AG Konzern sowie aus technologischen Innovationen ergeben. Diese Synergie- und Innovationseffekte betreffen insbesondere die Bereiche Entwicklung, Beschaffung und Produktion. Des Weiteren können Chancen aus Programmen zu Produktkosten- und Prozessoptimierungen zur Verwirklichung von Ertragspotenzialen in diesem Zusammenhang beitragen.

Darüber hinaus können im Rahmen der Kreislaufwirtschaft die Wiederaufbereitung von Fahrzeugteilen sowie die Rückgewinnung von Rohstoffen wie Nickel, Kobalt, Lithium und Mangan aus Hochvoltbatterien finanzielle Vorteile und Chancen für den Porsche AG Konzern bieten. Durch das Schließen von Rohstoffkreisläufen wird der Porsche AG Konzern unabhängiger von volatilen Rohstoffmärkten und kann so Risiken durch geopolitische Instabilität im Zusammenhang mit der Rohstoffverfügbarkeit reduzieren.

GEOPOLITIK

Mögliche Risiken im Rahmen von geopolitischen Ereignissen können sich verstärkt aus dem anhaltenden Handelskonflikt zwischen China und den USA sowie den Spannungen im asiatischen Raum ergeben. Der Porsche AG Konzern ist in den betroffenen Regionen mit möglichen Absatzverlusten und der Abhängigkeit von asiatischen Lieferanten oder Sublieferanten konfrontiert. Zudem können entgegenstehende Sanktionsgesetze zu einer Verschärfung der Risikosituation führen. Geopolitische Entwicklungen in diesem Zusammenhang werden dabei fortlaufend überwacht, um gezielte Risikosteuerungsmaßnahmen, wie beispielsweise den Aufbau eines Bankings, frühzeitig einzuleiten.

Die Auseinandersetzungen im Nahen Osten können direkt und indirekt negative Auswirkungen auf die unternehmerische Tätigkeit im Porsche AG Konzern haben. Dazu können auch zeitweise Störungen wichtiger Seewege zählen, die sich beispielsweise auf die Lieferketten auswirken können. Der Porsche AG Konzern hat präventive Risikosteuerungsmaßnahmen aufgesetzt, wie beispielsweise die Absicherung alternativer Logistikrouten.

Aufgrund des weiterhin angespannten geopolitischen Umfelds sind die Risiken in diesem Zusammenhang für den Porsche AG Konzern weiterhin als „hoch“ einzustufen.

Sollten sich entgegen der bisherigen Planungs- und Prognoseannahmen die geopolitischen Spannungen in den vorgenannten Regionen abschwächen oder auflösen, könnte dies dazu führen, dass sich die Effekte auf die Weltwirtschaft – unter anderem aus weiter zurückgehenden Inflationsraten, ein weiter sinkendes Zinsniveau, aber auch die Absatzsituation generell sowie die Herausforderungen in den entsprechenden Märkten – positiv auswirken und sich hieraus möglicherweise sogar Chancen auf der Umsatz- bzw. Kostenseite für den Porsche AG Konzern ergeben.

Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen

TECHNOLOGIEAUSWAHL UND REIFEGRAD

Die Risiken im Zusammenhang mit der Batteriezell- und Batteriemodulentwicklung sowie der Auswahl und des Reifegrads von Softwarekomponenten und -plattformen wurden im Vorjahr den Kategorien „Versorgungsrisiken und -chancen“ sowie „Absatzrisiken und -chancen“ zugeordnet. Im aktuellen Geschäftsjahr werden Risiken, welche sich auf die Phase vor dem Produktionsbeginn – also vor dem Start of Production (SOP) – beziehen der Risikokategorie „Entwicklungs- und Technologierisiken und -chancen“ zugeordnet.

Im Bereich der Batteriezell- und Batteriemodulentwicklung sieht sich der Porsche AG Konzern grundsätzlich mit Risiken im Zusammenhang mit dem Reifegrad konfrontiert. Dazu zählen insbesondere die Komplexität und Stabilität der Fertigungsprozesse, die Lebensdauer und Leistungsfähigkeit der Batteriezellen sowie die Einhaltung dynamischer technischer und regulatorischer Vorgaben. Instabile oder noch nicht vollständig ausgereifte Fertigungstechnologien bei Lieferanten können die Qualität und Verfügbarkeit der Komponenten beeinträchtigen. Dies kann Termin-, Qualitäts- und Kostenrisiken nach sich ziehen. Zudem kann sich der zeitverzögerte Einsatz neuer Technologien im Bereich der Elektromobilität negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns auswirken. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2025 und der marktorientierten Anpassung des Produktportfolios wurden die geplanten Plattformen für Elektrofahrzeuge neu terminiert. Dadurch reduzieren sich die Risiken im Bereich der Batteriezell- und Batteriemodulentwicklung und werden innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums nicht mehr als wesentlich eingestuft.

Zudem ergeben sich Risiken aus der Auswahl und dem Reifegrad von Softwarekomponenten und -plattformen. Verzögerungen bei wichtigen Entwicklungsentscheidungen können auftreten, wenn neue Komponenten eingeführt oder bestehende Systeme und Plattformen angepasst werden. Demzufolge können Projektmeilensteine nicht oder nur verzögert gehalten werden, was sich terminlich auf die Fahrzeuganläufe auswirken kann. Gleichzeitig muss ein lizenzkonformer Einsatz von Open-Source-Software sichergestellt werden. Eine Nichtkonformität kann zusätzliche rechtliche und technische Risiken verursachen, Verzögerungen in der Entwicklung und Integration der Systeme in Fahrzeugprojekte nach sich ziehen und letztlich zu erhöhten Kosten führen. Durch eine frühzeitige und systematische Identifikation technologischer Schwachstellen sowie ein enges Monitoring der Entwicklungsprozesse und Lieferantenbeziehungen steuert der Porsche AG Konzern die zuvor genannten Risiken und sichert den Fahrzeuganlauf bestmöglich ab.

Die Risiken in der Subkategorie „Technologieauswahl und Reifegrad“ werden für den Porsche AG Konzern als „gering“ eingeschätzt und haben sich damit gegenüber dem Vorjahr reduziert.

ENTWICKLUNGSAUFWAND UND -RESSOURCEN

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2025 beschlossenen strategischen Neuausrichtung der Produktstrategie des Porsche AG Konzerns ergeben sich zusätzliche Investitionen, unter anderem aufgrund der Weiterentwicklung des Produktportfolios. Diese sollen die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zunehmend stärken und zur langfristigen Ertragskraft und Resilienz beitragen. Im Zuge dessen sieht sich der Porsche AG Konzern mit Kostenrisiken im Bereich Forschung und Entwicklung konfrontiert. Durch ein etabliertes Monitoring werden die F&E-Kosten fortlaufend überwacht, Abweichungen frühzeitig identifiziert und durch gezielte Maßnahmen gesteuert. Die Risikosituation in der Subkategorie „Entwicklungsaufwand und Ressourcen“ wird für den Porsche AG Konzern als „gering“ eingeschätzt.

Personal- Organisations- und Rechtsrisiken und -chancen

Innerhalb der Kategorie „Personal-, Organisations- und Rechtsrisiken und -chancen“ werden die im Vorjahr betrachteten Kategorien „Operative Risiken und Chancen“ inklusive der zugehörigen Subkategorien sowie die „Personalrisiken und -chancen“ zusammengefasst.

PERSONAL

Im Zuge der Anpassungen der Unternehmensorganisation besteht das Risiko, dass wertvolles Wissen und Know-how im Porsche AG Konzern nicht in ausreichendem Umfang dokumentiert wird und damit verloren geht. Dies kann sich negativ auf Prozesseffizienz, Qualität und Stabilität der Unternehmensabläufe auswirken. Durch etablierte Maßnahmen, insbesondere im Rahmen des Transformationsmanagements, sowie gezielte Aktivitäten zum Wissenstransfer und zur Nachfolgesicherung, wird dem Risiko proaktiv entgegengewirkt. Das Risiko wird dabei als „gering“ eingeschätzt.

PRODUKTION UND BETRIEB

Die Risikosituation in der Subkategorie „Produktion und Betrieb“, welche potenzielle Störungen in der Produktion sowie Betriebsrisiken aus täglichen Geschäftsaktivitäten umfasst, wird als „gering“ eingestuft.

Dabei sieht sich der Porsche AG Konzern Risiken hinsichtlich möglichen Produktionsunterbrechungen in den Werken gegenüber, welche sich auf Basis infrastrukturbedingter Störungen ergeben können. Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit schwerwiegenden Havarien beim Fahrzeugtransport über den Seeweg, etwa durch Extremwetterereignisse, technische Defekte oder weitere externe Einflüsse. Auch potenzielle Mehrkosten auf Basis verschärfter Vorschriften für den Transport von voll-elektrischen Fahrzeugen werden im Zuge dessen bewertet. Zur Risikosteuerung werden die Risiken und die dazugehörigen Prozesse kontinuierlich geprüft und identifizierte Verbesserungspotenziale gezielt umgesetzt.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE

Im Porsche AG Konzern spielen zudem die Risiken im Zusammenhang mit der Informationstechnologie im Bereich Business Continuity Management eine wesentliche Rolle. Die Geschäftsprozesse des Unternehmens sind stark von Informationstechnologien abhängig, was einen bedeutenden Risikofaktor darstellt. Es bestehen somit Ausfallrisiken, insbesondere in der Produktion aufgrund unvorhergesehener Ereignisse wie beispielsweise Cyber-Angriffe. Dabei ist der Porsche AG Konzern mit Risiken einer möglichen Datenverschlüsselung oder Datenschutzrisiken konfrontiert. Die präventive Absicherung der kritischen IT-Ressourcen und Applikationen erfolgt über das Business Continuity Management System.

Aufgrund von fortlaufenden Maßnahmen im Bereich der Informationssicherheit verringerten sich die Risiken im Vergleich zum Vorjahr und werden auf Basis des Erwartungswerts als „gering“ eingeschätzt. Das Themenfeld bleibt dabei allerdings weiterhin ein wesentlicher Risikofaktor und damit ein zentraler Bestandteil der konzernweiten Risikoüberwachung, da potenzielle Ereignisse in einem Worst-Case-Szenario weiterhin erhebliche Auswirkungen entfalten könnten.

REGULATORISCHES UMFELD

Der Porsche AG Konzern ist im Rahmen eines weltweit zunehmend unbeständigen regulatorischen Umfelds mit strengen Sicherheitsanforderungen konfrontiert. Diese ergeben sich beispielsweise aus Anforderungen an fahrzeugbezogene Ausstattungsmerkmale, die bestimmten, festgelegten Standards entsprechen müssen und je nach Absatzmarkt variieren können.

Zudem ergeben sich Risiken im Rahmen vorgegebener Emissionsstandards, wie beispielsweise in China, deren Nichterfüllung zu wesentlichen Risiken führen kann, etwa in Form von möglichen Zulassungsverboten.

Auch die Einführung oder Verschärfung von regulatorischen Vorgaben bezüglich der CO₂-Grenzwerte für Flottenemissionen, welche den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten reduzieren sollen, birgt ein wesentliches Risiko für den Porsche AG Konzern. Aufgrund der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den Absatzmärkten kann sich beispielsweise eine Abweichung der CO₂-Flottenemissionen von der gesetzlichen Zielvorgabe ergeben. Eine entsprechende Verfehlung kann dabei zu Strafzahlungen und Reputationsschäden führen. Zudem besteht das Risiko, dass Fahrzeuge, welche die festgelegten Grenzwerte überschreiten, in den betroffenen Absatzmärkten nicht zugelassen werden dürfen.

Zudem ist der Porsche AG Konzern durch staatliche Regulierungen zum Schutz von Menschenrechten weiterhin hohen regulatorischen Anforderungen ausgesetzt. Dies erfordert eine höhere Transparenz in den internationalen Lieferketten. Ein möglicher Verstoß gegen diese Vorgaben kann bis hin zu Importverboten für Produkte führen, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile im Verdacht stehen, Menschenrechte zu verletzen.

Darüber hinaus bestehen regulatorische Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Lieferketten, insbesondere in Bezug auf Umwelt- und Sorgfaltspflichten. Auch hier ist eine höhere Transparenz entlang der gesamten Wertschöpfungskette erforderlich. Eine Nichterfüllung dieser Pflichten kann behördliche Sanktionen, Strafzahlungen sowie Reputationsschäden nach sich ziehen.

Im Rahmen des regulatorischen Umfelds kann es dabei im Porsche AG Konzern zu einem hohen Aufwand für die Einhaltung der weltweiten Vorgaben innerhalb der Lieferkette, Beschaffung sowie Produktentwicklung, der Produktion und des Vertriebs von Fahrzeugen und deren Ersatzteilen oder zu steigenden direkten Materialkosten führen. Auch die notwendige weltweite Rechtsüberwachung ist komplex und birgt das Risiko von Nichtkonformitäten über Bußgeldzahlungen bis hin zu möglichen Absatzverlusten.

Durch die fortschreitende Risikomitigation und die Berücksichtigung möglicher negativer Effekte im Rahmen der Prognose und Planungsannahmen des Porsche AG Konzerns haben sich die Risiken der Subkategorie „Regulatorisches Umfeld“ gegenüber dem Vorjahr reduziert und werden als „mittel“ klassifiziert.

Den Herausforderungen des komplexen regulatorischen Umfelds begegnet der Porsche AG Konzern, indem er kontinuierlich ein umfassendes regulatorisches Monitoring betreibt, Projekte und Maßnahmen zur Überwachung von internationalen und länderspezifischen Standards sowie Regularien umsetzt und deren Fortschritt stetig überprüft.

In Bezug auf das regulatorische Umfeld können sich Chancen, die die Ertragslage des Porsche AG Konzerns nachhaltig positiv beeinflussen können, dann ergeben, wenn sich die getroffenen Planungs- und Prognoseannahmen positiver als angenommen entwickeln.

RECHTSSTREITIGKEITEN

Der Porsche AG Konzern ist im Rahmen seiner operativen Tätigkeit im nationalen und internationalen Bereich an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt, woraus sich wesentliche Risiken ergeben können. Diese Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu oder im Zusammenhang mit Arbeitnehmern, Behörden, Dienstleistungen, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder anderen Vertragspartnern auf. Infolgedessen können sich finanzielle Verpflichtungen wie Bußgelder oder Schadensersatzforderungen ergeben und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch den Porsche AG Konzern und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann. Aus Interaktionen mit Behörden, Ansprüchen wegen Verletzung geistiger Eigentumsrechte oder strafrechtlich relevanten Handlungen Einzelner können weitere Risiken entstehen.

Die oben genannten Risiken werden für den Porsche AG Konzern analog dem Vorjahr als „gering“ bewertet.

Sollte die Beurteilung von Rechtstreitigkeiten beispielsweise durch eine positive Rechtsprechung zugunsten des Porsche AG Konzerns ausfallen, können sich bezogen auf die bereits gebildeten Rückstellungen auch Chancen für das Ergebnis des Porsche AG Konzerns ergeben.

Weitere Informationen können den Ausführungen zu den Rechtsstreitigkeiten im Konzernanhang entnommen werden.

→ Konzernanhang – 40. Rechtsstreitigkeiten

STEUERN

Neue steuergesetzliche Anforderungen im In- und Ausland stellen mögliche Risiken für den Porsche AG Konzern dar und erfordern eine laufende Anpassung der relevanten Deklarationsprozesse. Risiken einer Doppelbesteuerung aus grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden regelmäßig durch Advanced Pricing Agreements oder durch sonstige bilaterale Verfahren reduziert oder beseitigt. Steuerliche Risiken aus Betriebsprüfungen sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden fortlaufend und eng überwacht. Für mögliche künftige Steuernachzahlungen und für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen wurden Rückstellungen oder Verbindlichkeiten passiviert. Durch die systematische Weiterentwicklung des implementierten Tax Compliance Management System (Tax CMS) werden diese Risiken, welche für den Porsche AG Konzern analog dem Vorjahr als „gering“ eingeschätzt werden, nachhaltig überwacht und gemanagt.

Sollte die Beurteilung steuerlicher Sachverhalte beispielsweise durch die Änderung der Rechtsprechung zugunsten des Steuerpflichtigen und somit zum Vorteil für den Porsche AG Konzern ausfallen, können sich bezogen auf die bereits gebildeten Rückstellungen auch Chancen für das Ergebnis des Porsche AG Konzerns ergeben.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen WÄHRUNGEN

Der Porsche AG Konzern führt als international agierendes Unternehmen Transaktionen in unterschiedlichen Währungen durch, wodurch sich Währungsrisiken ergeben können. Wesentliche Risiken im Segment Automobile resultieren insbesondere aus der Tatsache, dass der Porsche AG Konzern hauptsächlich in Ländern des Euroraums produziert, wodurch die Kostenbasis im Wesentlichen in Euro ist. Als international agierender Automobilkonzern fallen die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen jedoch zu einem großen Teil in Fremdwährungen an. Diese Währungsrisiken werden durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren in Teilen abgesichert. Der jährliche Absicherungsgrad nimmt dabei im Verlauf des RMS-Betrachtungszeitraums ab. Als Sicherungsinstrumente kommen im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen zum Einsatz. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen unter Berücksichtigung der Beschaffungsumfänge in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt.

Insbesondere aufgrund der Abwertung wesentlicher Fremdwährungen, wie des US-Dollars und des chinesischen Renminbis, haben sich die Währungsrisiken für den Porsche AG Konzern im Vergleich zum Vorjahr erhöht und werden nun als „hoch“ eingestuft.

ROHSTOFFE

Risiken in Bezug auf Rohstoffe im Segment Automobile bestehen unter anderem im Hinblick auf deren Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoffpreisentwicklung werden fortlaufend analysiert, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Rohstoffpreisrisiken für Rohstoffe, wie beispielsweise Aluminium, Kupfer, Nickel, Kobalt und Lithium-Hydroxid, werden durch den Einsatz von Sicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von mehreren Jahren teilweise abgesichert. Der jährliche Absicherungsgrad nimmt dabei im Verlauf des RMS-Betrachtungszeitraums ab. Als Sicherungsinstrumente kommen Averaging Swaps zum Einsatz. Das Volumen der Sicherungsgeschäfte wird auf Basis des geplanten Rohstoff-Exposure in den jeweiligen Beschaffungsverträgen ermittelt. Die Risiken innerhalb der Subkategorie „Rohstoffe“ werden im Porsche AG Konzern weiterhin als „gering“ eingeschätzt.

ZINSEN

Im Porsche AG Konzern ergeben sich Zinsrisiken im Segment Automobile aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig verzinslichen Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Variabel verzinsliche Positionen werden durch den Abschluss von Zinsswaps teilweise abgesichert. Die dargestellten Zinsrisiken werden dabei analog dem Vorjahr als „gering“ eingestuft.

SONSTIGE FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die finanzwirtschaftlichen Risiken im Zusammenhang mit der Kapitalanlage der überschüssigen Liquidität sowie Beteiligungsrisiken sind innerhalb der sonstigen finanzwirtschaftlichen Risiken verortet. Die Risiken dieser Subkategorie werden im Porsche AG Konzern im aktuellen Geschäftsjahr weiterhin als „gering“ bewertet.

In Bezug auf die Kapitalanlage der überschüssigen Liquidität ergeben sich im aktuellen Geschäftsjahr wesentliche Schwankungs- und Verlustrisiken aufgrund von Wertveränderungen im Anteilspreis von erworbenen Spezialfonds. Diese resultieren aus Preisschwankungen der in Fonds gehaltenen Anlagen.

Die im Porsche AG Konzern gehaltenen Beteiligungen werden regelmäßig auf ihre Werthaltigkeit geprüft, wobei unter anderem Beteiligungen im Batterie- und Konnektivitätsumfeld von großer Bedeutung sind. Im Zuge der beschlossenen strategischen Neuaufstellung der Batterieaktivitäten im Porsche AG Konzern sind die im Vorjahr berichteten Risiken in Form von außerplanmäßigen Wertminderungen eingetreten. Dadurch hat sich die Risikosituation in diesem Umfeld zum 31. Dezember 2025 reduziert.

Sollten sich die Marktpreise in Bezug auf das Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis- und Kapitalanlageniveau im Vergleich zu den aktuellen unterstellten Planungs- und Prognoseprämissen positiv entwickeln, können sich hieraus auch entsprechende Chancen für den Porsche AG Konzern ergeben.

Nichtfinanzielle Risiken

Entsprechend § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Chancen und Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Chancen und Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei solche, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten und Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSRRUG) haben können. Im Berichtsjahr wurden im Porsche AG Konzern keine nichtfinanziellen Risiken, die mit den Anforderungen des § 289 c HGB einhergehen, identifiziert.

Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Porsche AG Konzern aus den zuvor dargestellten Risiko- und Chancenkategorien. Zur frühzeitigen Identifikation und Steuerung dieser Risiken ist ein umfassendes RMS etabliert. Die Risikosituation innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums ist insbesondere durch ausgeprägte Abhängigkeiten in der Lieferkette sowie das weiterhin angespannte geopolitische Umfeld geprägt. Zudem sind weiterhin hohe Handelshemmnisse, vor allem durch US-Zollrisiken, spürbar. Diese Risiken, welche den für den Porsche AG Konzern bedeutenden Absatzmarkt in den USA betreffen, können sich im Zusammenspiel mit einem schwächeren US-Dollar spürbar auf die Profitabilität des Konzerns auswirken. Darüber hinaus bestehen Herausforderungen im Umfeld der Marktentwicklung. Nach den zum Abschlussstichtag bekannten Informationen und Einschätzungen ist eine Gefährdung des Fortbestands des Porsche AG Konzerns hinreichend unwahrscheinlich.

Im Folgenden beschreibt der Bericht die voraussichtliche Entwicklung des Porsche AG Konzerns unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Dabei erstreckt sich der Zeitraum der Prognose im Einklang mit der konzern-internen Steuerung über ein Jahr und beinhaltet alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen wesentlichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Porsche AG Konzerns haben könnten. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen verursachen könnten, sind gesondert im → **Risiko- und Chancenbericht** dargestellt. Der Prognosebericht enthält zukunftsbezogene Aussagen, welche auf den Einschätzungen und Erwartungen des Porsche AG Konzerns basieren. Die tatsächliche Geschäftsentwicklung kann infolge von unvorhersagbaren Ereignissen, unter anderem veränderten politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sowohl positiv als auch negativ abweichen.

Die im Rahmen dieses Prognoseberichts verarbeiteten Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen unter Einbezug externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, internationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND BRANCHENBEZOGENER AUSBLICK

Entwicklung Weltwirtschaft

Für die globale Wirtschaftsleistung rechnet der Porsche AG Konzern im Jahr 2026 mit einer ähnlichen Wachstumsdynamik wie im Berichtsjahr. Dabei dürften sich eine nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung geldpolitischer Maßnahmen der Zentralbanken positiv auf die private Nachfrage auswirken. Der Porsche AG Konzern nimmt an, dass die Wachstumsaussichten weiterhin von einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen sowie von Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten belastet werden. Negative Effekte werden auch durch anhaltende geopolitische Spannungen und Konflikte wie dem Russland-Ukraine-Konflikt und die angespannte Lage im Nahen Osten, zunehmende Unsicherheiten in Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen erwartet.

DEUTSCHLAND

Für Deutschland geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2026 mit einer etwas höheren Wachstumsrate im Vergleich zum Berichtsjahr positiv entwickeln wird. Die Inflationsrate sollte sich im Jahresdurchschnitt etwas verringern, während sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt voraussichtlich kaum verbessern wird.

EUROPA

Für Westeuropa werden für 2026 ein etwas verringertes Wirtschaftswachstum als im Berichtsjahr und eine im Durchschnitt weiter rückläufige Inflation sowie keine zusätzlichen Leitzinssenkungen erwartet. Der Porsche AG Konzern geht für Zentraleuropa von einer etwas höheren Wachstumsrate bei anhaltend hohen, aber weniger dynamischen Preisanstiegen aus. Die wirtschaftliche Leistung Osteuropas sollte mit ähnlicher Dynamik wie im Berichtsjahr wachsen.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

Nach Einschätzung des Porsche AG Konzerns wird das Wirtschaftswachstum in den USA weiterhin stabil ausfallen. Die Inflationsrate wird eine ähnliche Dynamik wie im Berichtsjahr aufweisen. Weitere Leitzinssenkungen durch die US-Notenbank werden erwartet. In Kanada sollte das Wirtschaftswachstum etwas niedriger ausfallen als im Berichtsjahr.

CHINA INKL. HONGKONG

Für China geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass die Wirtschaft im Jahr 2026 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau, jedoch im Vergleich zum Berichtsjahr etwas geringer wachsen wird.

Entwicklung der Automobilmärkte

Für die Automobilbranche, deren Entwicklung eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt ist, rechnet der Porsche AG Konzern im Jahr 2026 mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Der Prognose für das Jahr 2026 liegt die Annahme zugrunde, dass sich die Märkte für Pkw in den einzelnen Weltregionen zwar uneinheitlich, aber dennoch überwiegend positiv entwickeln werden. Dabei ist zu erwarten, dass das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen in etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Die Einschätzungen basieren auf den Annahmen, dass sich die Verfügbarkeit wesentlicher Teile, insbesondere von Halbleitern und Rohstoffen, nicht krisenbedingt verschärft sowie dass die Energieversorgung trotz geopolitischer Spannungen und Konflikte sichergestellt ist und die Inflation stabil verläuft.

DEUTSCHLAND

Auf dem deutschen Pkw-Markt dürfte das Neuzulassungsvolumen im Jahr 2026 in etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres 2025 liegen.

EUROPA OHNE DEUTSCHLAND

Für den westeuropäischen Markt (exkl. Deutschland) ist für das Jahr 2026 durchschnittlich mit einem vergleichbaren Neuzulassungsvolumen von Pkw gegenüber dem Berichtsjahr zu rechnen. In den zentral- und osteuropäischen Pkw-Märkten dürfte das Volumen der Verkäufe stark über dem Vorjahreswert liegen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

Für die Region Nordamerika exkl. Mexiko ist im Jahr 2026 ein Pkw-Neuzulassungsvolumen zu erwarten, welches leicht unter dem Niveau des aktuellen Berichtsjahres liegen dürfte.

CHINA INKL. HONGKONG

Der Porsche AG Konzern rechnet für den Pkw-Markt in China inkl. Hongkong damit, dass das Niveau der Neuzulassungen voraussichtlich auf dem des Vorjahres liegen wird.

PROGNOSEANNAHMEN

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2026 geht der Porsche AG Konzern bei weltweiten Konflikten und Spannungen von den zum Berichtsjahresende vorhandenen Rahmenbedingungen aus.

Zusätzlich zu den beschriebenen allgemeinen Rahmenbedingungen geht der Porsche AG Konzern in seiner Prognose von weiter sehr herausfordernden Marktbedingungen, vor allem im Luxussegment, und einer hohen Wettbewerbsintensität insbesondere bei vollelektrischen Modellen in China aus. Es wird zudem erwartet, dass die geopolitischen Unsicherheiten, auch in Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA, weiterhin bestehen bleiben. Der Porsche AG Konzern hat in seiner Prognose für das Jahr 2026 die zum Berichtszeitpunkt vorhandenen Rahmenbedingungen bei Importbeschränkungen, Zöllen und Steuern berücksichtigt.

Es wird zudem davon ausgegangen, dass die Entwicklung der Währungskurse sowie die regulatorischen Vorgaben bezüglich der Grenzwerte für CO₂-Flottenemissionen die Prognose des Porsche AG Konzerns auch in 2026 belasten werden.

Neben den beschriebenen externen Faktoren rechnet der Porsche AG Konzern weiterhin mit Herausforderungen für die Absatzentwicklung aufgrund der verlangsamten Transformation hin zur Elektromobilität. Zusätzlich wirkt sich ein lebenszyklusbedingt eingeschränktes Produktangebot in bestimmten Modellreihen und Regionen negativ auf die Absatzentwicklung aus. In Folge dieser Faktoren erwartet der Porsche AG Konzern eine Konzernabsatzentwicklung unterhalb des Niveaus des Berichtsjahres.

Die im Berichtsjahr vor dem Hintergrund des veränderten und herausfordernden Marktumfelds eingeleitete strategische Neuausrichtung zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft wird auch im Geschäftsjahr 2026 fortgeführt und ist entsprechend in der Prognose berücksichtigt. Infolgedessen geht der Porsche AG Konzern in seiner Prognose zum Berichtszeitpunkt auch von weiteren, im Vergleich zum Berichtsjahr aber geringeren Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüssen in Bezug auf die Weiterentwicklung des künftigen Produktangebots, die Fokussierung auf das Kerngeschäft, die Sicherstellung qualitätsorientierter Produktanläufe, die Veränderungen in der Unternehmensorganisation sowie bei Batterieaktivitäten aus.

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2026 wird zudem erwartet, dass sich die Situation in den Lieferketten weiter herausfordernd gestalten wird und dass aufgrund von einzelnen Lieferverzögerungen, -ausfällen, Stückzahlschwankungen und möglichen Insolvenzen mit Mehrkosten im Zuliefererbereich gerechnet werden muss.

Die Prognose 2026 geht außerdem davon aus, dass infolge des hohen Investitionsniveaus in den vergangenen Jahren die Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen weiter steigen werden. Das allgemeine Investitionsniveau wird ferner höher erwartet als im Berichtsjahr.

PROGNOSE DER BEDEUTSAMSTEN LEISTUNGSINDIKATOREN

Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet der Porsche AG Konzern basierend auf den vorgenannten Annahmen eine höhere Operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 5,5 bis 7,5 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 35 bis 36 Mrd. € enthalten.

Für die Netto-Cashflow-Marge im Segment Automobile wird im Vergleich zum Berichtsjahr von einer ähnlichen Entwicklung und Werten zwischen 3 und 5 % ausgegangen.

Der Porsche AG Konzern plant mit einer zum Berichtsjahr höheren EBITDA-Marge Automobile zwischen 15 und 17 %.

Im Rahmen der Absatzprognose 2026 rechnet das Unternehmen mit einem Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) von 24 bis 26 %.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Für das Jahr 2026 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung von einem globalen Wirtschaftswachstum und einer weltweiten Pkw-Nachfrage in etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres aus. Unsicherheiten bestehen diesbezüglich jedoch insbesondere aufgrund der weltweiten geopolitischen Rahmenbedingungen.

Schwierige Marktbedingungen und ein volatiles Umfeld, insbesondere in den wichtigen Märkten USA und China, stellen den Porsche AG Konzern neben einem weiter hohen Kosten- und Abschreibungsniveau vor ein herausforderndes Geschäftsjahr 2026. Gleichzeitig sieht sich der Porsche AG Konzern dank seiner robusten Finanzkraft sowie der eingeleiteten Maßnahmen zur kurz- und mittelfristigen Stärkung der Ertragskraft nachhaltig solide positioniert, um flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und die Marktposition weiter zu stärken.

Prognose des Porsche AG Konzerns

		Tatsächlicher Geschäftsverlauf 2025	Prognose 2026
Porsche AG Konzern			
Umsatzerlöse	Mrd. €	36,3	35 bis 36
Operative Umsatzrendite	in %	1,1	5,5 bis 7,5
Segment Automobile			
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	4,7	3 bis 5
EBITDA-Marge Automobile	in %	13,3	15 bis 17
BEV-Anteil Automobile	in %	22,2	24 bis 26

Stuttgart, 22. Februar 2026

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Der Vorstand