

IDENTITÄT

2024



911 Turbo 50 Jahre (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5 – 12,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 283 – 278 g/km; CO₂-Klasse: G

Geschäfts- und
Nachhaltigkeitsbericht
Porsche AG

**Unsere unteilbare, klar identifizierbare
Identität bleibt auch dann bestehen,
wenn sich um uns herum alles verändert.**

Dr. Wolfgang Porsche

6	MAGAZIN				
6	IM GESPRÄCH: Oliver Blume über Identität, Strategien und Leidenschaft				
34	WIR INVESTIEREN IN DIE ZUKUNFT				
39	AN UNSERE AKTIONÄRE				
40	BRIEF DES VORSTANDS				
41	MITGLIEDER DES VORSTANDS				
60	PORSCHE AM KAPITALMARKT				
63	BERICHT DES AUFSICHTSRATS				
71	MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS				
73	CORPORATE GOVERNANCE				
74	ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG				
85	MITGLIEDER DES VORSTANDS				
87	MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS				
91	VERGÜTUNGSBERICHT 2024				
119	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT				
120	GRUNDLAGEN DES KONZERNS				
120	Geschäftsmodell				
122	Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns				
125	Steuerung und wesentliche Leistungsindikatoren				
127	Erklärung zur Unternehmensführung				
128	GESCHÄFTSVERLAUF				
128	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen				
130	Auslieferungen an Kunden				
132	Produktion				
133	Forschung und Entwicklung				
133	Belegschaft				
134	Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage				
136	ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE				
136	Ertragslage				
140	Finanzlage				
145	Vermögenslage				
147	PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)				
152	RISIKO- UND CHANCENBERICHT				
152	Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements				
158	Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2024				
165	PROGNOSEBERICHT				
165	Gesamtwirtschaftlicher und branchenbezogener Ausblick				
166	Prognoseannahmen				
167	Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren				
167	Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung				
169	NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG				
	(Teil des zusammengefassten Lageberichts)				
170	ALLGEMEINE INFORMATIONEN				
195	UMWELT				
196	Klimawandel				
219	Umweltverschmutzung				
229	Wasser				
234	Biodiversität und Ökosysteme				
242	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft				
255	EU-Taxonomie				
269	SOZIALES				
270	Arbeitskräfte des Unternehmens				
297	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette				
306	Betroffene Gemeinschaften				
312	Verbraucher und Endnutzer				
317	GOVERNANCE				
318	Unternehmensführung				
336	ANNEX				
347	KONZERNABSCHLUSS				
348	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG				
349	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG				
350	KONZERNBILANZ				
352	KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG				
354	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG				
355	KONZERNANHANG				
355	Allgemeine Angaben				
356	Wesentliche Ereignisse				
356	Auswirkungen des Klimawandels				
356	Konzernkreis				
362	Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS				
363	Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS				
363	Währungsumrechnung				
364	Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze				
376	Segmentberichterstattung				
379	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung				
387	Erläuterungen zur Bilanz				
411	Sonstige Erläuterungen				
475	WEITERE INFORMATIONEN				
476	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER				
477	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS				
485	PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS				
487	PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS				
490	ÜBER DIESEN BERICHT				
492	GRI-INDEX				
498	TCFD-INDEX				
499	SASB-INDEX				
502	FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN				
503	GLOSSAR				
509	FINANZKALENDER 2025				
512	IMPRESSUM				

Im Gespräch mit Oliver Blume

Pulsierend Porsche



Porsche hat 2024 die stärkste Produktpalette der Unternehmensgeschichte auf die Straße gebracht. Der Vorstandsvorsitzende Oliver Blume spricht über die Kraft der Identität, Strategien und Leidenschaft.



PULSIEREND

INNOVATIV

IKONISCH

EMOTIONAL



Herr Blume, was macht einen Porsche zu einem Porsche?

Porsche ist ein Lebensgefühl – und jedes unserer Produkte transportiert das. Wir stehen für Sportlichkeit und Leidenschaft, für Nachhaltigkeit und einzigartige Erlebnisse. Wir begeistern damit Fans rund um die Welt. Das macht die Identität von Porsche aus.

Wie bekommt man das hin?

Mit klaren Kriterien. Für charakteristisches Design, für Performance und das Fahrerlebnis. Unsere Fahrzeuge sind technische Meisterwerke – bis ins kleinste Detail. Dafür braucht es Know-how. Und den Willen, Innovationen zu schaffen und damit Menschen zu begeistern. Immer wieder neu. Mit Fingerspitzengefühl, damit Porsche immer Porsche bleibt. Nehmen wir unsere Ikone, den 911. Mittlerweile sind wir in der achten Generation. Und wir haben ihn stetig weiterentwickelt, immer noch besser gemacht. In seinem Kern ist sich der Elfer dabei treu geblieben, seit mehr als 60 Jahren. Seine ureigene Identität hat er sich stets bewahrt. Einen Porsche zu fahren, muss unvergleichlich sein. Wenn ich nach einer Testfahrt mit einem Lächeln aussteige, dann haben wir als Team alles richtig gemacht. Und das fühlen auch unsere Fans auf der ganzen Welt. Das ist typisch Porsche.

Tradition und Innovation verbinden – wie muss man sich das konkret vorstellen?

Die genannten Werte definieren unsere Marke. Sie haben unsere Produkte zu fahrenden Ikonen gemacht. Jede Neuentwicklung muss sich diesem Anspruch stellen und ihn in die Zukunft überführen. Nehmen wir den neuen 911 Carrera GTS: Wir haben ihn erstmals mit einem Hybridantrieb ausgestattet, einem

Macan: technische Meisterwerke bis ins kleinste Detail

besonders leichten, vom Motorsport inspirierten Performance-Hybrid. Eine bahnbrechende Technologie, die sich perfekt ins Gesamtkonzept einfügt und dem 911 noch mehr Power und Dynamik verleiht. Oder den 911 GT3: Seit 25 Jahren steht er für ein absolut puristisches Fahrerlebnis. Rennstrecken-Gene gepaart mit Alltagstauglichkeit. Und genau das haben wir nun noch einmal stärker herausgearbeitet. Der neue GT3 ist noch emotionaler. Und wir schneiden ihn noch stärker auf die individuellen Wünsche unserer Kundinnen und Kunden zu.

Porsche hat die Modellpalette in kürzester Zeit umfassend erneuert – ein Kraftakt?

Absolut. Wir haben in 2024 vier von sechs Modellreihen neu aufgelegt: Panamera, Taycan, 911 und Macan. Das war ein hartes Stück Arbeit. Wir haben viel Energie und auch viel Geld investiert, um unsere Modellpalette derart umfassend zu modernisieren. Es hat sich gelohnt. In dieser Breite sind wir mit dem jüngsten und stärksten Portfolio auf dem Markt, das es je gab bei Porsche. Mit jedem neuen Fahrzeug haben wir wegweisende Innovationen entwickelt und Maßstäbe gesetzt.

Porsche ist ein Lebensgefühl – und jedes unserer Produkte transportiert das.

Oliver Blume



Was macht diese Modellwechsel so anspruchsvoll?

Es ist in mehrfachem Sinne eine Herausforderung. Zunächst müssen die neuen Produkte termingerecht entwickelt werden – mit Porsche-typisch höchsten Ansprüchen an die Qualität. Dann müssen unsere Werke den anspruchsvollen Produktionshochlauf stemmen. Und schließlich kommt der Vertrieb: Während der Vorgänger nach und nach überall ausläuft, wird das neue Modell schrittweise in die Märkte gebracht. Diesen Übergang muss man perfekt managen. Und insgesamt muss alles gleichzeitig finanziert werden. Das ist schon bei einer Modellreihe eine enorme Herausforderung. Wir haben es 2024 bei vier Modellreihen direkt hintereinander gemacht. Wir können mit Recht sagen: Porsche hat geliefert.

Die vielen Neuanläufe spiegeln sich in den Absatzzahlen wider. Bei den finanziellen Ergebnissen mussten Sie nach vielen Rekordjahren einen Dämpfer hinnehmen ...

2024 war für die gesamte europäische Automobilindustrie enorm herausfordernd. Das hatten wir erwartet, die Lage hat sich im Laufe des Jahres aber nochmals verschärft. Wir erleben in China eine massive Nachfrageschwäche im Exklusivsegment, dazu sind die Kosten in vielen Bereichen weiter gestiegen, insbesondere in der Zulieferkette. Trotzdem haben wir unsere Modelloffensive wie geplant durchgezogen und die Entwicklung innovativer Produkte und Services massiv vorangetrieben. Unter den gegebenen Umständen ist das, was wir erreicht haben, absolut überzeugend. Und ich rechne unserem Team diese starke Leistung sehr hoch an.

Der Blick auf die Weltkarte zeigt: Die Absatzverteilung hat sich deutlich verschoben. Welche Strategie steckt hinter dieser Entwicklung?

Wir haben bei Porsche in den vergangenen Jahren intensiv daran gearbeitet, den Absatz über die Weltregionen hinweg besser auszubalancieren. Beispielsweise haben wir strategisch in die Regionen Korea, die ASEAN-Staaten, den Nahen Osten, Brasilien und Mexiko investiert.

911 GT3 mit Touring-Paket:
Identität bewahrt – seit mehr
als 60 Jahren



LINKS **Taycan Turbo: Wegweisende Innovationen entwickelt und Maßstäbe gesetzt**

RECHTS **Oliver Blume: seit 2015 Vorstandsvorsitzender**

Das zahlt sich jetzt aus, weil wir den Rückgang in China mit den anderen Regionen nahezu kompensieren konnten. Wir bleiben unserem Anspruch „Value over Volume“ treu. Wichtiger als Stückzahlen ist uns ein wertorientiertes, nachhaltiges Wachstum.

Was die Elektromobilität angeht, entwickeln sich die Weltregionen ja sehr unterschiedlich. Wie gehen Sie damit um?

Die Elektromobilität ist die Technologie der Zukunft. Gleichzeitig ist Porsche flexibel aufgestellt. Das ist wichtig, um der Entwicklung in den jeweiligen Regionen gerecht zu werden. Unsere Kundinnen und Kunden können deshalb bei einzelnen Modellreihen noch bis in die 2030er-Jahre hinein zwischen effizienten Verbrennungsmotoren, leistungsstarken Plug-in-Hybriden und rein elektrischen Modellen wählen.

Können Sie das konkretisieren?

Bei den Sportwagen bieten wir den 911 mit Sechszylinder-Boxermotor und als Sport-Hybrid an. Rein elektrisch kommt der 718 als Boxster und Cayman. Bei den SUVs haben wir den Macan als rein elektrisches Modell und den Cayenne als Verbrenner, Plug-in-Hybrid und perspektivisch auch als vollelektrisches Fahrzeug. Bei den Sportlimousinen steht der Taycan für E-Performance, während es den Panamera als Verbrenner und Hybrid gibt.

Und es bleibt beim „doppelten E“, also Elektro und eFuels?

Eindeutig ja. Synthetische Kraftstoffe sind aus unserer Sicht keine Konkurrenz für die Elektromobilität, sondern eine sinnvolle Ergänzung für die Phase des Umstiegs. Diese wird noch eine ganze Weile dauern. eFuels könnten ohne technische Einschränkungen in der Bestandsflotte eingesetzt werden. Aktuell wird noch zu wenig von diesen synthetischen Kraftstoffen auf der Welt produziert.

Porsche bietet seinen Kundinnen und Kunden nicht nur eine breite Auswahl bei der Antriebsart. Sie haben auch die Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung von Fahrzeugen stark erweitert ...

Das stimmt. Und auch da schöpfen wir aus der Porsche-Historie. Das Sonderwunsch-Programm zum Beispiel hat seine Ursprünge in den späten 1970er-Jahren. Daran haben wir angeknüpft, das Programm neu aufgelegt und die Optionen natürlich zeitgemäß erweitert. Auf diese Weise können unsere Kundinnen und Kunden etwas von ihrer eigenen Persönlichkeit mit ihrem Traumwagen verbinden. Die Möglichkeiten sind jetzt nahezu unbegrenzt – bis hin zum komplett individuellen Einzelstück. Und wir wollen unser Produktangebot rund um die Porsche Exclusive Manufaktur kontinuierlich erweitern.



Innovativ Porsche



Die Automobilindustrie erlebt einen epochalen Wandel. Noch tiefgreifender als die E-Mobilität wirkt die Digitalisierung im Fahrzeug – und verlangt ganz neue Denkweisen. Wir holen zu unserem Gespräch die Vorstände Michael Steiner (Forschung und Entwicklung) und Sajjad Khan (Car-IT) dazu.





Wir schaffen begeisternde Erlebnisse – mit erstklassiger Hardware, Software und digitalen Diensten.

Michael Steiner und Sajjad Khan

Herr Blume, was bedeutet die digitale Transformation generell für Porsche?

OLIVER BLUME Wir denken heute grundlegend anders. Früher galt „Hardware first“. Die Software kam erst im Laufe des Entwicklungsprozesses dazu. Jetzt definiert die Software von Beginn an die zentralen Anforderungen an ein neues Fahrzeug. Dieses Umdenken ist vor allem eine Frage des Mindsets – in der gesamten Industrie, nicht nur bei uns.

Herr Steiner, Herr Khan, Sie treiben diesen Wandel in der Entwicklung bei Porsche gemeinsam voran. Was wird denn künftig einen „Software-defined Porsche“ auszeichnen?

MICHAEL STEINER Es wird ein nach allerhöchsten Qualitätsmaßstäben entwickeltes und produziertes Fahrzeug mit herausragender Performance und einmaligem Fahrerlebnis sein. Also genau das, wofür Porsche heute und schon seit über 75 Jahren steht. Das wird immer unser Anspruch sein. Und auch das, was unsere Kundinnen und Kunden von uns erwarten. Wir schaffen begeisternde Erlebnisse – mit erstklassiger Hardware, Software und digitalen Diensten.

Sie setzen gerade im digitalen Bereich zunehmend auf Partnerschaften. Welches Ziel verfolgen Sie damit?

MICHAEL STEINER Partnerschaften sind eine Chance für mehr Speed, eine höhere Wettbewerbsfähigkeit und zugleich den internen Aufbau von Know-how. Um schnell voranzukommen, ist es manchmal sinnvoll, mit externen Partnern zu arbeiten. Gerade im digitalen Bereich müssen wir nicht alles von Grund auf selbst und neu entwickeln. Wo sich die Möglichkeit bietet, von der Expertise anderer zu profitieren und zu lernen, tun wir das. Zugleich suchen wir den Wettbewerb in den Bereichen, in denen wir selbst besonders stark sind.

SAJJAD KHAN Dem kann ich nur zustimmen. Natürlich muss die Software an sich exzellent sein. Aber erst die Art und Weise, wie sie integriert wird, macht am Ende den Unterschied. Gute Software muss einen echten Mehrwert bieten, perfekt mit den Fahrzeugkomponenten harmonieren und schließlich ein begehrtes Gesamtpaket darstellen.

MICHAEL STEINER An unserem Zielbild ändert sich also nichts Wesentliches. Aber der Weg dorthin verläuft anders. In der Software-Entwicklung haben wir uns von früheren langfristigen Zyklen verabschiedet. Da geht es um einen kontinuierlichen Prozess. Und das erfordert ein hohes Maß an Flexibilität und Agilität in der gesamten Organisation.

Das klingt nach einem Kulturwandel ...

SAJJAD KHAN Das ist es auch. Wir haben klare Visionen für die Software unserer künftigen Sportwagen. Unsere Teams arbeiten bei der Umsetzung in einem Modell der „Liquid Organization“ zusammen: keine Silos, wenig Hierarchie, viel Inhalt. Diese Art der Organisation ermöglicht es uns, dynamischer und schneller auf Marktveränderungen und technologische Entwicklungen zu reagieren.

Sie setzen gerade im digitalen Bereich zunehmend auf Partnerschaften. Welches Ziel verfolgen Sie damit?

MICHAEL STEINER Partnerschaften sind eine Chance für mehr Speed, eine höhere Wettbewerbsfähigkeit und zugleich den internen Aufbau von Know-how. Um schnell voranzukommen, ist es manchmal sinnvoll, mit externen Partnern zu arbeiten. Gerade im digitalen Bereich müssen wir nicht alles von Grund auf selbst und neu entwickeln. Wo sich die Möglichkeit bietet, von der Expertise anderer zu profitieren und zu lernen, tun wir das. Zugleich suchen wir den Wettbewerb in den Bereichen, in denen wir selbst besonders stark sind.

Digitale Assistenten sind unsichtbare Beifahrer und Bodyguards.

Oliver Blume



Wie bewahren Sie in einem solchen Konstrukt die besondere Identität von Porsche?

SAJJAD KHAN Ich erkläre das gern mit einem Beispiel aus der Gastronomie: Gute Zutaten sind das A und O. Aber ein Spitzenkoch ist erst, wer daraus etwas Besonderes zaubert, das Gäste wirklich begeistert. Etwas, das sonst keiner kann. Übertragen auf unsere Software heißt das: Es ist entscheidend, wie gut sie in die Fahrzeuge unserer Kundinnen und Kunden integriert ist und wie sie das Fahrerlebnis noch besser macht. Wer welche Komponenten entwickelt hat, spielt eine völlig untergeordnete Rolle.

Apropos Porsche-Fahrerlebnis. Wie gelingt dessen Unverkennbarkeit?

MICHAEL STEINER Am Fahrerlebnis richten wir alles andere aus. Wir sind bereits heute durch intelligente Software sehr stark in Bereichen wie Fahrdynamik oder Energiemanagement. Beides wird auch künftig einen Porsche auszeichnen.

SAJJAD KHAN Die Porsche Driver Experience spricht alle fünf Sinne an. Der Sprachbedienung kommt dabei in Zukunft eine immer größere Rolle zu. Wichtig ist aber auch die optische, akustische und haptische Auslegung des Systems. Künstliche Intelligenz wird dabei immer wichtiger, um die Interaktion mit dem Fahrzeug zu erleichtern und die Bedienung zu verbessern. So einfach und so intuitiv wie möglich.

Dennoch bleibt ein Porsche ein Auto, das ich in erster Linie selbst fahren möchte?

OLIVER BLUME Definitiv. Wir nutzen alle Möglichkeiten, die uns neue digitale Systeme bieten. Unsere Technologie soll Fahrerinnen und Fahrer jederzeit optimal unterstützen – aber nicht ersetzen. Sie ist kein Konkurrent. Sie ist ein guter Partner. Digitale Assistenten sind unsichtbare Beifahrer und Bodyguards.

„Software-defined Porsche“:
Intelligente Software formt die Ikone
zum unvergleichlichen Fahrerlebnis





Ikonisch

Designchef Michael Mauer wirkt seit mehr als 20 Jahren als visionärer Entwickler und Bewahrer ikonischer Linien.



Porsche

Oliver Blume trifft ihn an einem der geheimsten Orte im Entwicklungszentrum Weissach: in den Hallen von Style Porsche.



Neuer Drive-Mode-Schalter:
Technik als ästhetisches
Kunstwerk

Herr Blume, Sie kommen regelmäßig her – aus welchem Grund?

OLIVER BLUME Es ist mir wichtig, den engen Kontakt zu Michael und seinem Team zu pflegen. Auch über die reine Abstimmung der Produktneuheiten hinaus. Wir haben erkannt, dass der Designbereich weit mehr als das reine Styling unserer Sportwagen leisten kann.

Das müssen Sie erklären.

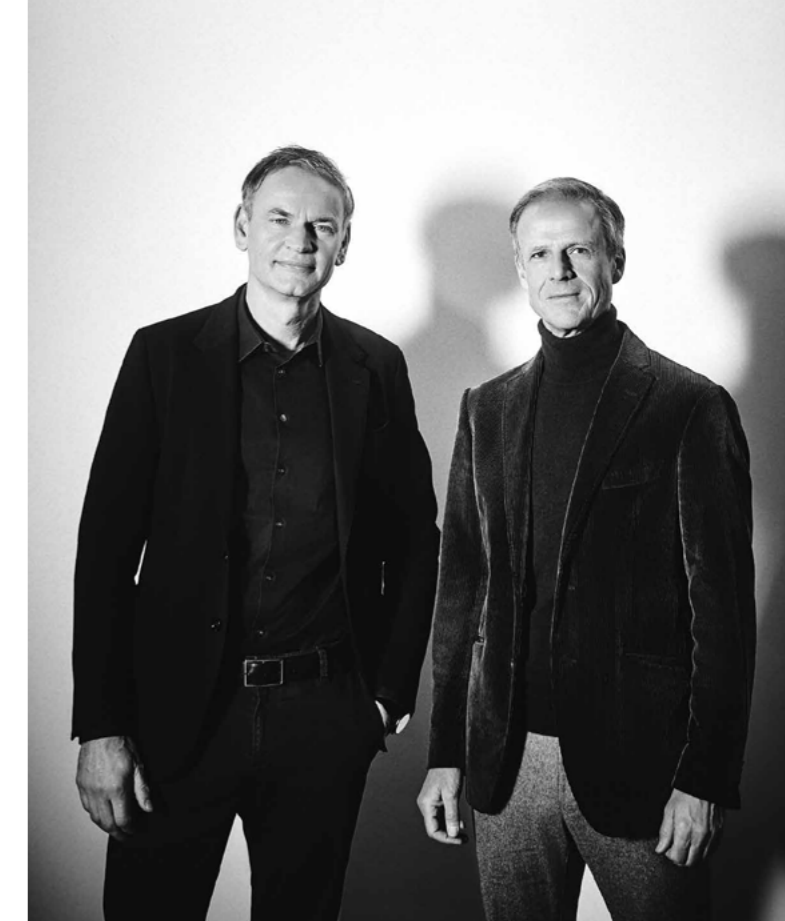
OLIVER BLUME Unsere Designstrategie dient als Leitlinie, die wir weit über die Grenzen des Designbereichs hinaus im Unternehmen nutzen wollen. Das ist ein klarer Mehrwert für die langfristige Positionierung unserer Marke. Etwas vereinfacht gesagt: Die Designexperten entwickeln Markenstrategien, die wir ganzheitlich im Unternehmen als eine Art Markenkompas nutzen wollen – auch unabhängig vom konkreten Produktdesign. Ziel ist ein einheitliches Markengefühl, das über alle Kontaktpunkte mit der Porsche-Welt gleichermaßen wahrgenommen wird.

Eine große Aufgabe, Herr Mauer?

MICHAEL MAUER Definitiv. Kontinuität und Konsistenz sind Teil unserer Markenidentität. Diese behutsam zu definieren und in die Zukunft zu tragen, ist ein ganz elementarer strategischer Auftrag. Porsche lebt davon, Dinge nicht ständig neu zu erfinden, sondern Gutes kontinuierlich weiterzuentwickeln. Eine langfristige Strategie ist extrem wichtig. Sie stellt sicher, dass wir hier konsistent und vor allem markentypisch sowie innovativ zugleich denken und unternehmensweit alle in die gleiche Richtung unterwegs sind. Ich freue mich sehr, dass wir diese Strategiekompetenz aus dem Design heraus nun auch im Schulterschluss mit vielen anderen Unternehmensbereichen weiter ausbauen.

Schauen wir uns die konkreten Prozesse an: Wie fügt sich der strategische Part in die Gestaltung der Fahrzeuge ein?

MICHAEL MAUER Grundsätzlich haben wir für das Design – ganz unabhängig von Modellen und Derivaten – drei Begriffe definiert, die unsere Markenwerte beschreiben: Focus, Purpose und Tension. Das ist der Kern unserer strategischen Überlegungen. Daraus entwickeln wir auf Produktebene konkrete Designentwürfe.



Oliver Blume (links) und Designchef Michael Mauer: weit mehr als reines Fahrzeug-Styling

Ein Beispiel: Wenn wir über die Gestaltung des Displays hinter dem Lenkrad diskutieren, kommen diese Attribute ins Spiel. Focus bedeutet hier, dass wir uns klar auf den Fahrer fokussieren und das Display sehr zielgenau auf ihn ausrichten. Das Ergebnis sind unsere sogenannten Curved Displays.

Lassen Sie uns vom Ergebnis noch mal ganz zum Anfang gehen. Wie beginnt ein Designprozess für ein bestimmtes Modell bei Porsche?

MICHAEL MAUER Tatsächlich ist die Skizze mit Stift und Papier – oder Tablet mit elektronischem Stift – nach wie vor der wichtigste Ausgangspunkt bei der Ideenfindung beziehungsweise der Visualisierung von Ideen. Inhaltlich hängt es davon ab, ob es ein Vorgängermodell gibt oder ob wir ein komplett neues Produkt erschaffen. Das oberste Gebot in allen Fällen lautet: Ich muss sofort erkennen, dass es ein Porsche ist.



Diese Identität, die Designtradition, an die alles anknüpft, das ist bei Porsche sicherlich einmalig.

Oliver Blume

Was sind dabei die wichtigsten Themen?

MICHAEL MAUER In der frühen Phase geht es vor allem darum, optimale Proportionen für das Fahrzeug zu erreichen. Wie bei einer Immobilie die Lage entscheidend ist, so ist es im Automobildesign die Proportion. Proportion, Proportion und nochmals Proportion. Ein Sportwagen im Allgemeinen und ein Porsche im Besonderen lebt von einem dramatischen Breiten-Höhen-Verhältnis – und zwar unabhängig vom jeweiligen Segment. Dieses Breiten-Höhen-Verhältnis sorgt dafür, dass all unsere Produkte auf den ersten Blick als Porsche erkennbar sind. Die perfekte Proportion ist die Grundlage einer stimmigen und authentischen Markenidentität. Dazu kommen Details wie beispielsweise die schnell abfallende Dachlinie, die unsere Fahrzeuge zusätzlich charakterisieren. Neben der Markenzugehörigkeit haben wir auf der Ebene der Modelle ebenfalls Designelemente definiert, die beispielsweise einen 911 klar von einem Panamera unterscheiden und jedem Fahrzeug seinen eigenen Charakter, seine eigene Produktidentität geben. Auch hier orientieren wir uns stark an unserer Designphilosophie und können damit sicherstellen, dass sich diese Merkmale langfristig als Teil unserer Designidentität etablieren.

Kreativ sein, Neues schaffen, zugleich die historisch gewachsene Identität bewahren – wie bringen Sie das zusammen?

MICHAEL MAUER Das ist eine sehr besondere und besonders spannende Aufgabe. Einen Porsche zu entwerfen, der ganz und gar mit der Historie bricht, wäre sicher kein kluger Schachzug. Im umgekehrten Extrem ist es unsere Aufgabe, die Marke optisch lebendig, innovativ und zukunftsfähig zu präsentieren. Die richtige Balance zwischen Innovation und Tradition zu finden. Ich denke, dass hier insbesondere die Zusammensetzung des Teams eine entscheidende Rolle spielt: Arbeiten wir beispielsweise am Nachfolger des aktuellen 911, so kombinieren wir bewusst sehr erfahrene Designer mit den „Jungen Wilden“. Der Austausch ist extrem spannend und schafft Ansätze, die eben diese Balance Realität werden lassen.



Porsche 911: zeitlose Ikone mit unverwechselbarem Design



Sie haben die Designkultur von Porsche über zwei Jahrzehnte geprägt. Was hat sich verändert – und was ist geblieben?

MICHAEL MAUER Die Arbeit der Designer hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten rasant verändert. Inhaltliche Themen wie die digitalen Anwendungen haben entscheidend an Bedeutung gewonnen. Sie sind Herausforderung und Chance. Zum einen haben wir erkannt, dass das Themenfeld der User Experience – oder Driver Experience, wie wir es nennen – für die Marke zunehmend an Bedeutung gewinnt. Zum anderen bieten uns digitale Anwendungen im Design die Möglichkeit, unsere Ideen sehr schnell zu visualisieren. Dennoch bin ich nach wie vor überzeugt, dass die vermeintlich altmodischen physischen Clay-Modelle entscheidend zu unserer Designqualität beitragen. Fortschritte in der Technologie haben aber sicher den größten Einfluss. Die Elektromobilität ist ein sehr gutes Beispiel. Der Wegfall des massiven Motorblocks ermöglicht es uns, die Fronthaube unserer Sportwagen noch prägnanter zu gestalten – zugleich muss die weiterhin massive Batterie Platz finden. Dasselbe gilt für Fertigungsverfahren: Wir sind heute in der Lage, Formen zu fertigen, die in der Vergangenheit im Serienproduktionsprozess nicht realisierbar waren.

Und wie bewerten Sie die Zukunft des Designs?

MICHAEL MAUER Die Bedeutung von Design wird in der Zukunft weiter zunehmen – und das nicht nur auf der Produktebene. Mit unserer Designphilosophie haben wir die perfekte Basis geschaffen. Einen Kompass, der dem gesamten Unternehmen auf dem Weg zu einem konsistenten und emotionalen Kundenerlebnis eine klare Orientierung gibt.

OLIVER BLUME Damit können wir die Zukunftsfähigkeit unserer Marke langfristig und nachhaltig stärken. Und eines wird auf jeden Fall bleiben: Wenn man einen Porsche irgendwo auf der Welt sieht, dreht man sich instinktiv um. Dieser Porsche-Moment ist eine große Anerkennung. Gerade weil wir diese enorme Konsistenz über die Jahrzehnte hinweg haben. Diese Identität, die Designtradition, an die alles anknüpft, das ist bei Porsche sicherlich einmalig – und für viele unserer Kundinnen und Kunden ein wichtiger Kaufgrund.

Die perfekte Proportion ist die Grundlage einer stimmigen und authentischen Markenidentität.

Michael Mauer





Emotional Porsche

Wie die Ästhetik wurzelt auch die Sportlichkeit tief in der Porsche-Identität. Motorsport als Technologiebeschleuniger prägt die Marke seit jeher. Und dessen Emotionalität überträgt Porsche in weltweit einzigartige Erlebnisswelten.





99X Electric: Aus jeder Runde lernen und sich weiterentwickeln



Wir lieben den Wettbewerb. Er ist ebenfalls Teil unserer Identität.

Oliver Blume

Herr Blume, 2024 war für Porsche im Motorsport ein aufregendes Jahr mit großen Siegen, aber auch knappen Niederlagen. Wie haben Sie diese Saison erlebt?

Wie ein Beifahrer. Ich fiebere mit. Die Saison war hoch emotional und unglaublich spannend. Unsere Teams haben beeindruckende Erfolge erzielt. Wir sind stolz auf unsere Fahrer-Weltmeister in der Formel E und der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft. In der US-Sportwagenmeisterschaft IMSA haben wir souverän den Hersteller-, Team- und Fahrertitel geholt. Der Klassiker in Le Mans wiederum ist ein gutes Beispiel dafür, wie eng es im Spitzensport zugeht. Am Ende haben unserem Werks-Porsche 963 in der Gesamtwertung knapp 1,2 Sekunden für einen Podestplatz gefehlt – und das nach einem Rennen über

24 Stunden. Spannender geht es kaum. Aber am wichtigsten ist mir, dass wir aus jeder Runde lernen und uns weiterentwickeln.

Ist das die vorrangige Aufgabe des Motorsports bei Porsche?

Absolut. Der Motorsport ist Innovationstreiber und unser härtestes Testfeld. Viele technische Entwicklungen haben ihren Ursprung auf der Rennstrecke – der Turbo ebenso wie der Hybridantrieb oder das Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Auch das 800-Volt-System haben wir ursprünglich für die Rennstrecke konzipiert und entwickelt. Heute sorgt es im Macan und im Taycan für die typische Porsche-Performance bei deutlich höherer Ladeleistung. Und neben dem technischen ist der emotionale Aspekt für uns sehr wichtig: Wir lieben den Wettbewerb. Er ist ebenfalls Teil unserer Identität.



Dieses Gefühl, Teil einer weltweiten Gemeinschaft zu sein, macht Porsche zu etwas ganz Außergewöhnlichem.

Oliver Blume

Und begeistert Millionen Fans weltweit. Was macht diese Faszination aus?

Porsche steht für Werte, Emotionen und Träume, die Menschen über Generationen und Kontinente hinweg verbinden. Ob an der Rennstrecke oder bei einem der vielen Events rund um den Globus – die Porsche-Community ist in echter Leidenschaft vereint. Verbundenheit und Zusammenhalt schaffen eine einzigartige Atmosphäre. Dieses Gefühl, Teil einer weltweiten Gemeinschaft zu sein, macht Porsche zu etwas ganz Außergewöhnlichem.

Wie fördert Porsche das aktiv?

Es geht um das gemeinsame Erlebnis, gerade bei den jüngeren Zielgruppen. Es sind diese besonderen Porsche-Momente, die lange in Erinnerung bleiben und die man gern teilt. Deshalb schaffen wir Erlebnisse an jedem Berührungspunkt mit unserer Marke. Ob beim ersten Kontakt in einem unserer neuen Porsche Studios oder beim intensiven Fahrtraining.

Die Porsche Experience Center (PECs) spielen dabei eine zentrale Rolle. Das Konzept hat auch eine Tradition, oder?

Ja, bereits in den 1950er-Jahren gab es erste Fahrtrainings. Und 1974 wurde die Porsche Sportfahrschule gegründet. Das hing damals mit dem ersten 911 Turbo zusammen. Den richtig zu beherrschen, musste man tatsächlich erst einmal lernen – Stichwort Turbo-Loch. Das ist heute natürlich längst nicht mehr so, und mit dem neuen 911 Carrera GTS mit Performance-Hybrid stellt sich die Frage dank elektrischem Abgasturbolader erst recht nicht mehr. Aber der Gedanke hinter den PECs ist geblieben: Um zu verstehen, was ein Porsche wirklich kann, muss man ihn in Grenzbereichen erleben.

Wie sieht die Zukunft der PECs aus?

In Toronto öffnet 2025 die zehnte Erlebniswelt dieser Art. Die elfte entsteht in Singapur. Jedes PEC ist individuell. Manche liegen an legendären Rennstrecken, andere verfügen über Nachbildungen berühmter Kurven oder auch Offroad-Parcours. Eines verbindet sie alle: Das Erlebnis geht über das reine Fahren weit hinaus. Hier sind alle willkommen, ob groß oder klein. Man muss auch keinen Porsche besitzen. Diese Offenheit gehört absolut zur Identität der weltweiten Porsche-Community und prägt unsere Marke.





Taycan Turbo S (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,5 – 17,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert (WLTP) 0 g/km, CO₂-Klasse A

Wir investieren in die Zukunft

01 WACHSTUM

Zur Identität von Porsche gehört: Wir wollen wertorientiert und markenadäquat wachsen. Reine Stückzahlen sind für uns kein Maßstab. Das gilt vor allem in Zeiten wie diesen, in denen die globalen Herausforderungen zunehmen und lineares Wachstum sehr schwer machen. Gleichzeitig wird eine starke Marke immer wichtiger für den Erfolg. Deshalb bleiben wir auch in Zukunft unserem bewährten Ansatz treu: Immer ein Fahrzeug weniger zu produzieren, als der Markt verlangt. Wachstum um jeden Preis ist nicht unser Weg. Vielmehr folgen wir dem Grundsatz „Value over Volume“. Das heißt, wir fokussieren uns auf den Wertbeitrag der Fahrzeuge. Wenn dieser hoch ist, profitieren alle Stakeholder: die Mitarbeitenden, die Kundinnen und Kunden und auch die Aktionäre.

Taycan Turbo S Celestial Jade: maßgeschneiderter vollelektrischer Sportwagen mit speziellem Pigmentlack

02 LUXUS

Am Anfang steht bei Porsche seit jeher das Fahrzeug. Mit seinem unverwechselbaren Design und seiner überragenden Performance ist es der Inbegriff von Luxus. Das muss und wird immer unser Ideal sein. Dabei verlieren wir die ikonische Marke und das kulturelle Erbe niemals aus dem Blick. Darüber hinaus bietet Porsche seinen Kundinnen und Kunden einmalige Erlebnisse und eine besondere Gemeinschaft. Wer einen Porsche kauft, wird automatisch Mitglied der Porsche-Familie. „It's not what you buy, it's what you buy into“ – das verstehen wir unter Luxus.

Wichtig sind Kundenansprache und Kundenbetreuung. Unser Ziel ist es, immer und überall die höchsten Ansprüche von Porsche-Käuferinnen und -Käufern zu erfüllen. Oder gar übererfüllen. Das gilt auch für die Liebe zum Detail sowie für die Qualität der Verarbeitung und Materialien. Wer hierauf größtmöglichen Wert legt, schafft am Ende ein Produkt mit maximaler Anmutung und Qualität.

03 VERANTWORTUNG

Porsche ist exklusiv, schließt aber niemanden aus. Wir verstehen uns als Partner der Gesellschaft und lassen andere an unserem Erfolg teilhaben. Auch das ist ein elementarer Teil unseres Selbstverständnisses als Luxusmarke. Wir engagieren uns auf vielfältige Weise, etwa als Sport- oder Kulturförderer und als Sponsor. Oder wir unterstützen das Projekt „Supp_optimal“ der Bürgerstiftung Stuttgart. Dabei packen Mitarbeitende und Vorstandsteam bei der Essensausgabe für Menschen in prekären Lebensverhältnissen selbst mit an.

Natürlich muss sich ein Unternehmen mit Verantwortung auch um Klima- und Umweltschutz kümmern. Deshalb treiben wir die Technologien eFuels und Direct Air Capture (DAC) voran. eFuels sind synthetische Kraftstoffe, die potenziell vollständig mit erneuerbaren Komponenten hergestellt werden können und nicht auf fossile Grundstoffe angewiesen sind. DAC ist eine vielversprechende Technologie, um CO₂ als Rohstoff etwa für eFuels oder Kunststoffe zu gewinnen. Oder auch, um CO₂ aus der Atmosphäre zu entnehmen und dauerhaft zu binden. So können wir in Zukunft einen potenziell nahezu CO₂-neutralen Betrieb von Ottomotoren ermöglichen.

04 INVESTITIONEN

Porsche nutzt seine finanzielle Power im Sinne der Kundinnen und Kunden. Wir investieren in zusätzliche exklusive Angebote, wie zum Beispiel den Ausbau unseres beliebten und margenträchtigen Sonderwunsch-Programms. Zudem wollen wir weitere Luxus-Enabler wie unsere Porsche Studios oder unsere Porsche Experience Center ausbauen. In den Experience Centern können Fans weltweit unsere Produkte aktiv und hautnah kennenlernen. Sie bieten anspruchsvolle Fahrstrecken, auf denen man sein Traumauto ausprobieren kann – und Fahrtrainings mit erfahrenen Instrukto:ren. Die Porsche Studios sind Retail-Standorte, mit denen wir unsere Kundinnen und Kunden in den Zentren von Metropolen abholen. Auch dort bieten wir in einem exklusiven Ambiente einen unmittelbaren und hoch emotionalen Kontakt mit der Marke und unseren Fahrzeugen.

Wir investieren auch in herausfordernden Zeiten entschlossen in unsere Zukunft. Dabei passen wir uns flexibel und mutig den sich ändernden Rahmenbedingungen an. Damit stärken wir unser Produktportfolio, unsere Innovationskraft sowie unsere Produkte und Services. Unsere Investitionen von heute sind unsere Gewinne von morgen.



Taycan Turbo S (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,5 – 17,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert (WLTP) 0 g/km, CO₂-Klasse A

Sonderwunsch-Programm:
Porsche ermöglicht
personalisierte Einzelstücke

05 PROFITABILITÄT

Es gehört zur Porsche-DNA, dass wir ständig tüfteln und versuchen, noch mehr PS herauszukitzeln. Hochprofitabel zu sein, ist für uns kein Selbstzweck, sondern elementarer Bestandteil unseres Geschäftsmodells. Unser Anspruch ist es, unsere Kundinnen und Kunden immer wieder neu zu begeistern und zu überraschen – mit Innovationen, mit wegweisenden neuen Technologien, aber auch mit exklusiven Erlebnissen. Um dafür den nötigen finanziellen Spielraum zu haben, brauchen wir eine hohe Rendite. Deshalb ist es wichtig, dass Porsche finanziell robust aufgestellt ist. Und alles dafür tut, dass es so bleibt.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN



AN UNSERE AKTIONÄRE

- 40 BRIEF DES VORSTANDS
- 41 MITGLIEDER DES VORSTANDS
- 60 PORSCHE AM KAPITALMARKT
- 63 BERICHT DES AUFSICHTSRATS
- 71 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

BRIEF DES VORSTANDS

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- > Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens,

eine starke Marke steht zu ihren Werten – gerade in herausfordernden Zeiten. Seit mehr als 75 Jahren bauen wir bei Porsche innovative Sportwagen mit höchstem Anspruch an Leistung, Design und Qualität. Wir begeistern damit Millionen Menschen in aller Welt. Das ist unser Ansporn. Dafür arbeiten wir Tag für Tag mit Leidenschaft und Liebe zum Detail – und mit einem großartigen Team. Das macht Porsche aus. Diesen Kurs haben wir auch bei rauer See und hohen Wellen gehalten. Wir sind uns in herausfordernden Zeiten treu geblieben.

Kriege und Konflikte haben die Welt auch 2024 geprägt. In China verändert sich die Nachfrage strukturell. Und die Transformation unserer Branche hin zur Elektromobilität verläuft langsamer als noch vor einigen Jahren erwartet.

Den damit verbundenen Druck haben auch wir bei Porsche gespürt. Unser Geschäftsmodell hat sich jedoch als belastbar und flexibel erwiesen. Porsche ist auch unter schwierigen Bedingungen finanziell robust aufgestellt und hochprofitabel. Wir haben die größte Modelloffensive unserer Geschichte erfolgreich umgesetzt und die Entwicklung innovativer Produkte und Services vorangetrieben.

Der vollelektrische Taycan ist nun in der zweiten, deutlich weiterentwickelten Generation auf dem Markt. Unser langjähriger Bestseller Macan ist als neu entwickeltes Elektrofahrzeug ebenfalls stark in das nächste Zeitalter gestartet. Der neue Panamera bietet neben vielen anderen Highlights deutlich leistungstärkere Hybrid-Antriebe. Und auch der neue 911 setzt wieder einmal Maßstäbe: Ihn gibt es nun erstmals mit einem besonders effizienten, vom Motorsport inspirierten Performance-Hybrid.

Diese Modellwechsel und Neuanläufe waren ein Kraftakt. Und sie haben das Jahr bei Porsche deutlich geprägt. Das haben wir von Anfang an so erwartet. Aber wir sind überzeugt: Die Anstrengungen haben sich gelohnt.

Mit dem umfassend erneuerten und verjüngten Produktportfolio haben wir das Fundament für unseren Erfolg in den kommenden Jahren geschaffen. Eine starke Position, um unsere Kundinnen und Kunden immer wieder aufs Neue zu begeistern.

2024 waren bereits 27 Prozent der an Kundinnen und Kunden ausgelieferten Neufahrzeuge elektrifiziert – also vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Unser Produktportfolio sieht vor, diesen Anteil in den nächsten Jahren signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung bei Porsche hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellen wir uns mit emotionalen Verbrennern, effizienten Plug-in-Hybriden und voll-elektrischen Fahrzeugen flexibel auf.

Auch 2025 wird herausfordernd. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld ist weiter angespannt, die geopolitische Lage ebenso. Die Entwicklung der Märkte in China und den USA bleibt mit Unsicherheiten behaftet. Hinzu kommen Versorgungsgengpässe und nach wie vor steigende Kosten – vor allem auf der Lieferantenseite.

Gegen diese externen Faktoren müssen wir uns wappnen und die Chancen nutzen, die sich trotz des herausfordernden Umfelds bieten. Wir schauen uns deshalb sehr genau an, wie wir unser Portfolio aufstellen, immer mit Blick auf die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden. Und wir analysieren fortlaufend und intensiv unsere Budgets und die Kosten. Damit schaffen wir uns den Freiraum, weiter umfassend investieren zu können: in Innovationen, Digitalisierung und Nachhaltigkeit, in die Entwicklung zukünftiger Produkte und Services sowie in die Marke und die Kundenzufriedenheit. In unserem neu formierten Vorstandsteam treiben wir die Arbeit daran mit hohem Tempo und vollem Einsatz voran.

Ein exzellentes Team, starke Produkte und eine kluge Strategie: Auf der Rennstrecke haben wir mit dieser Erfolgsformel 2024 zahlreiche Titel eingefahren – und unsere Fans rund um den Globus begeistert. Das Jahr geht als eines der erfolgreichsten für Porsche Motorsport in die Geschichte ein. Die Transformation unserer Branche ist ein Langstreckenrennen der besonderen Art. Aber wir gehen mit der gleichen Erfolgsformel in die nächsten Etappen. Und wir bleiben uns und unseren Werten treu.

Wir freuen uns, dass Sie dabei an unserer Seite sind.

Herzlichst
Ihr Vorstand der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

MITGLIEDER DES VORSTANDS



Albrecht Reimold Produktion und Logistik	Andreas Haffner Personal- und Sozialwesen	Michael Steiner Forschung und Entwicklung	Sajjad Khan Car-IT	Oliver Blume Vorstandsvorsitzender
Barbara Frenkel Beschaffung	Lutz Meschke Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Finanzen und IT (bis 25.02.2025)	Detlev von Platen Vertrieb und Marketing (bis 25.02.2025)	Jochen Breckner Finanzen und IT (nicht im Bild)	Matthias Becker Vertrieb und Marketing (nicht im Bild)

Abgebildete Personen (v.l.n.r.): Albrecht Reimold, Andreas Haffner, Michael Steiner, Sajjad Khan, Oliver Blume, Barbara Frenkel, Lutz Meschke, Detlev von Platen

Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstands

> Mitglieder des Vorstands

Porsche am Kapitalmarkt

Bericht des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Teamplayer, Sportsmann, Familienmensch – und einer, der immer in Chancen denkt.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Ich kann mich glücklich schätzen, in meinem Leben so vielen tollen Menschen zu begegnen, aus vielen unterschiedlichen Bereichen, beruflich und privat, mit ganz verschiedenen Hintergründen und Blickwinkeln. So habe ich über die Jahrzehnte eine Vielzahl von Kulturen und Werten kennengelernt und daraus viel Wertvolles für mich selbst mitnehmen können. Das hat mich geprägt und schon immer inspiriert – und das tut es auch heute noch.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Ich sehe das Ressort Geschäftsleitung – wie auch mich selbst – in der Rolle des Spielertrainers. Bei uns sind übergreifende Funktionen wie die Strategie, die Kommunikation, die Qualität, die Revision sowie Recht und Compliance angesiedelt, aber auch die Baureihen für unsere Produkte. Das erfordert ein Höchstmaß an Flexibilität. Wir sind Experten und Generalisten in einem – tief drin in den Details, gleichzeitig mit dem Blick für das große Ganze.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Wir fragen uns permanent, wie und wo wir uns verbessern können. Das ist fester Bestandteil unserer Porsche-Kultur – und auch unserer Arbeit in der Geschäftsleitung. Die Welt wird immer komplexer. Geopolitische Spannungen nehmen zu. Rahmenbedingungen, Märkte und Kundenbedürfnisse ändern sich rasant. In diesem Umfeld müssen wir optimal reagieren können. Und besser noch: vorausschauend agieren. In diesem Sinne haben wir 2024 auch unsere Porsche-Strategie weiterentwickelt und den Fokus auf die vier Kernthemen Kunde, Produkt, Nachhaltigkeit und Transformation geschärft. Für einen klaren Kurs in Richtung Zukunft.

Sich selbst zu hinterfragen und stets zu verbessern – das ist ein wesentlicher Teil unserer Porsche-Identität.



MAGAZIN**AN UNSERE AKTIONÄRE**

- Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE**ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT****NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG**
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)**KONZERNABSCHLUSS****WEITERE INFORMATIONEN****Lutz Meschke**

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Finanzen und IT
(bis 25.02.2025)

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Immer klare Kante. Fordernd und fördernd. Ich bin immer geradeheraus, spreche immer Klartext – und zwar in alle Richtungen.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Das Idol meiner Kindheit: Günter Netzer. Er hatte die beste Übersicht und die beste Technik. Er hatte Ecken und Kanten. Er hat auch mal fünf gerade sein lassen. Dennoch war er über jeden Zweifel erhaben und alle haben sich nach ihm gerichtet – auf dem Spielfeld und auch darüber hinaus. Vor einigen Jahren durfte ich ihn persönlich kennenlernen. Ich kann sagen: Mein Bild von ihm wurde bestätigt.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Früher war das Finanzressort meist nur für die ordnungsgemäße Buchführung und strenge Kostenüberwachung verantwortlich. Heute ist es der strategische Co-Pilot für das Unternehmen. Mir ist wichtig, dass das Ressort nicht nur als administrativer Zahlenspeicher wahrgenommen wird. Sondern als interner Berater sowie als selbstbewusster Impulsgeber, der strategische Entscheidungen mitgestaltet. Es ist für die Fachbereiche Partner auf Augenhöhe bei der Umsetzung von Projekten, Geschäftsmodellen und strategischen Initiativen.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Die Welt ist komplexer und volatiler geworden – und damit weniger planbar. Immer öfter passieren disruptive Dinge wie Pandemien, Brüche in globalen Lieferketten oder geopolitische Veränderungen. Deshalb stellen wir unsere Prozesse deutlich flexibler auf als bisher, insbesondere im Bereich von Planungen und Prognosen als wichtige Impulsgeber für die Unternehmenssteuerung. Dabei nutzen wir auch neue Technologien wie künstliche Intelligenz. Sie bieten uns noch nie da gewesene Möglichkeiten, die wir unbedingt nutzen müssen.

Wir sind interner Berater und selbstbewusster Impulsgeber, der strategische Entscheidungen mitgestaltet.



Barbara Frenkel

Vorständin Beschaffung

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstands

> Mitglieder des Vorstands

Porsche am Kapitalmarkt

Bericht des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Ich bin ein positiver und optimistischer Mensch, behalte selbst in herausfordernden Situationen die Chancen im Blick. Ich bin neugierig und es macht mir große Freude, mich mit neuen Technologien zu beschäftigen. Besonders wichtig finde ich Verlässlichkeit und Leidenschaft, denn ich bin überzeugt: Wenn ich etwas mache, das mir wirklich am Herzen liegt, bin ich auch erfolgreich.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Mich inspirieren Menschen, die über sich hinauswachsen und trotz Widrigkeiten ihre Träume realisieren. Das kann eine Sportlerin sein, die es mit Handicap geschafft hat, Olympiasiegerin zu werden. Oder Sally Ride, die erste US-amerikanische Astronautin im Weltall. Sie musste viele Hürden überwinden, um sich ihren größten Traum zu erfüllen. Ich lasse mich gerne von spannenden Geschichten inspirieren – in bestimmten Lebensabschnitten oder auch Situationen.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Resilienz, insbesondere persönliche Resilienz, ist für mich entscheidend. Denn wir sind immer wieder mit Veränderungen und Herausforderungen konfrontiert bis hin zum Krisenmanagement. Wir unterstützen zudem Lieferanten in finanziell angespannten Situationen. Das erfordert nicht nur Professionalität, sondern auch ein starkes Verantwortungsbewusstsein, um immer das bestmögliche Ergebnis für die beteiligten Unternehmen zu sichern.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Die Transformation unserer Industrie erfordert, dass wir unsere Lieferketten umbauen und teilweise neu und noch robuster aufstellen. Es ist wichtig, Chancen zu erkennen und zu nutzen: neue, innovative sowie passende Lieferanten zu gewinnen, partnerschaftliche Beziehungen auszubauen, effiziente Verträge zu gestalten und Entwicklungsprozesse zu beschleunigen.

Es ist wichtig,
selbst in heraus-
fordernden
Situationen, die
Chancen im
Blick zu behalten.



Andreas Haffner

Vorstand Personal- und Sozialwesen

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstands

> Mitglieder des Vorstands

Porsche am Kapitalmarkt

Bericht des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Wissbegierig und empathisch. Ich tauche sehr gerne in neue Themen ein – über Podcasts, Bücher oder auch Gespräche mit Kolleginnen und Kollegen aus unterschiedlichsten Bereichen. Daraus ergibt sich eine Vielfalt an Perspektiven, die unglaublich bereichert.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Besonders beeindruckt mich Persönlichkeiten, die Haltung zeigen. Die für ihre Werte einstehen. Etwa der Friedensnobelpreisträger Albert Schweitzer. Mit seinem ethischen Engagement und seiner humanitären Arbeit als Arzt in Afrika setzte er Maßstäbe, die bis heute wirken. Die unsere Welt lebenswerter machen. Ähnlich bewegend ist das Lebenswerk von Alfred Herrhausen, dem ehemaligen Vorstandssprecher der Deutschen Bank. Seine visionäre Forderung, soziale Verantwortung in der Wirtschaft stärker zu verankern, ist aktueller denn je. Wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliches Engagement sind untrennbar miteinander verbunden.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Ich erlebe in unserem Ressort in der täglichen Arbeit einen starken Zusammenhalt. Der Wert „Familie“ aus unserem Porsche Code wird hier wirklich gelebt. Diesen Teamspirit müssen wir uns bewahren.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Lasst uns alte Zöpfe abschneiden und insbesondere Bürokratie weiterhin konsequent abbauen. Wir müssen neue Technologien wie den Einsatz künstlicher Intelligenz noch stärker für unsere Projekte und Prozesse nutzen. So gewinnen wir mehr Zeit für wertschöpfende und erfüllende Aufgaben. Wir gewinnen Zeit für die Menschen.

Gerade im Zeitalter von künstlicher Intelligenz und Digitalisierung ist Empathie gefragt. Als Team denken und handeln. Das macht uns unschlagbar.



Sajjad Khan

Vorstand Car-IT

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstands

> Mitglieder des Vorstands

Porsche am Kapitalmarkt

Bericht des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Ich verstehe Technologie als transformative Kraft und setze Innovationen in konkrete Lösungen für unsere Kundinnen und Kunden um. Mein Ansatz ist visionär, aber auch stark auf das Porsche-Erlebnis ausgerichtet. Enge Zusammenarbeit, auf Augenhöhe mit Expertinnen und Experten, ist mir dabei besonders wichtig. Nur so können wir komplexe Herausforderungen meistern. Mein Ziel ist es, die digitale Zukunft von Porsche zu gestalten und dabei die einzigartige Identität der Marke zu bewahren.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Konrad Adenauer hat mich durch seine Fähigkeit inspiriert, in einer Zeit des Umbruchs klare Ziele zu setzen und visionär – aber auch pragmatisch – an ihrer Umsetzung zu arbeiten. Besonders hat mich seine Zuversicht beeindruckt, dass Deutschland auch nach schweren Zeiten wieder aufblühen und zu einem wirtschaftlich starken Land werden kann. Adenauer bewies Mut, neue Wege zu gehen und dabei an den Werten seines Landes festzuhalten. Das ist eine Qualität, die auch heute noch relevant ist – gerade in einer Branche, die sich aktuell neu erfindet.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Die Software-Entwicklung bei Porsche sollte auch künftig auf höchste Kreativität, Funktionalität und Kundenzentrierung setzen. Ähnlich wie bei einem gut komponierten Gericht kommt es auf die optimale Integration der digitalen Technologien an. Niemand hat bisher ein Fahrzeug wie den Porsche 911 erschaffen. Unsere Aufgabe ist es, diesen ikonischen Charakter mit innovativer Software in die Zukunft zu überführen. Entscheidend bleibt die perfekte Harmonie der Software mit allen anderen Fahrzeugkomponenten.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Für die Entwicklung des Software-defined Vehicle braucht es das richtige Mindset: Software muss von Anfang an Teil des Entwicklungsprozesses sein. Wir setzen daher auf einen Wandel hin zu einem Software-first-Ansatz, begleitet durch flexible Arbeitsmodelle wie die „Liquid Organization“. So können Teams bereichsübergreifend und agil zusammenarbeiten und schneller auf Marktveränderungen reagieren. Wichtig ist dabei auch die aktive Einbindung der Mitarbeitenden, um diesen Kulturwandel voranzutreiben.

Die digitale Zukunft von Porsche können wir nur gemeinsam gestalten. Auf Augenhöhe und mit Expertinnen und Experten aus allen Bereichen.



Detlev von Platen

Vorstand Vertrieb und Marketing
(bis 25.02.2025)

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Als aufgeschlossen und weltoffen – schon alleine aufgrund meiner internationalen Biografie. Ich schätze unterschiedliche Perspektiven, höre zu und kann mich gut in mein Gegenüber hineinversetzen. Ich bin ein pragmatischer Teamplayer und immer fokussiert. Denke gerne zwei, drei Züge voraus, liebe die Herausforderung, das Neue – und verharre nicht gerne auf der Stelle. Mich gibt es nur im Original, das heißt: Ich bin authentisch. Und bewahre mir stets meinen Humor.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Ich denke da weniger an eine Person. Vielmehr ist der Motorsport für mich ein tolles Beispiel für das richtige Mindset: Dort spüre ich den unbändigen Spaß daran, sich immer mit den Besten messen zu wollen. Mit viel Pioniergeist, noch mehr Herzblut und – bei allem Erfolg – stets mit einer gewissen Bescheidenheit.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Offen sein, zuhören, von anderen lernen. Mutig vorangehen, positiv bleiben und niemals aufgeben. Wir müssen aus Rückschlägen die richtigen Schlüsse ziehen und Erfolgsgeschichten mit anderen teilen. Auch in herausfordernden Zeiten sind Träume ein starker Antrieb, unseren Weg konsequent weiterzugehen – als ein gesamthafes Versprechen für ein außergewöhnliches Marken- und Produkterlebnis.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Bei aller Veränderung ist klar: Die Kundinnen und Kunden stehen auch in Zukunft im Mittelpunkt. Ansonsten gibt es keine Denkbarrieren. Die Veränderungsgeschwindigkeit nimmt weiter an Fahrt auf und KI-basierte Tools werden auch für uns immer wichtiger – wie in allen Bereichen des Unternehmens. Die Kundinnen und Kunden sollen überall und zu jeder Zeit mit der Marke Porsche in Kontakt treten können. Online-Angebote und die physische Porsche-Welt gehen dabei nahtlos ineinander über, hier sehe ich noch viel Raum für Innovation.

Kundinnen und Kunden zu begeistern ist unser größter Antrieb: mit einem außergewöhnlichen Produkt- und Markenerlebnis, das ihre Herzen höher schlagen lässt.



Albrecht Reimold

Vorstand Produktion und Logistik

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Klare Ziele vorgeben, mit der eigenen Einstellung Vorbild sein für das Team und Wertschätzung entgegenbringen – so würde ich mich beschreiben. Ich sage immer: „Man muss ins Gelingen verliebt sein.“ Mit dieser positiven Einstellung hat man selbst und das ganze Team Erfolg, beruflich wie persönlich.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Mich hat der US-amerikanische Hochspringer Dick Fosbury inspiriert. Er hat den Hochsprung mit dem „Fosbury-Flop“ revolutioniert: mit der Technik, die Querlatte rückwärts zu überspringen. Zunächst wurde sein Stil belächelt, heute ist er die Standardtechnik beim Hochsprung. Diesen Grundsatz, neue Wege zu gehen und Innovationen einzubringen, habe ich mir mein ganzes Berufsleben bewahrt. Auch nach mehreren Jahrzehnten in der Automobilproduktion habe ich den Satz „Das haben wir schon immer so gemacht“ nicht in mein Vokabular aufgenommen. Es macht mir Spaß, zusammen mit meinem Team Neues zu wagen.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Sich ständig zu hinterfragen, hat schon immer die Porsche-Produktion ausgemacht. Das haben wir etwa mit der Produktion des Taycan bewiesen. Dort haben wir in Zuffenhausen ein „Werk im Werk“ gebaut. Trotz räumlicher Einschränkungen haben wir in kurzer Zeit eine hochmoderne Fertigung aufgebaut. Diese Eigenschaft müssen wir uns auch in Zukunft bewahren, um mit Innovationen die Träume unserer Kundinnen und Kunden zu verwirklichen. Ganz wichtig: Das gelingt nur in enger Zusammenarbeit mit anderen Fachbereichen wie der Technischen Entwicklung, dem Vertrieb und der Beschaffung.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Unsere Industrie durchläuft derzeit die größte Transformation ihrer Geschichte – in Bezug auf Elektromobilität, Software und Connectivity, aber auch in der Produktion. Wir müssen die Smart Factory weiter vorantreiben, die vollvernetzte Fabrik: sowohl durch den Einsatz von Cloud-Lösungen und KI als auch mit Blick auf die Fertigungsabläufe. Da gibt es in Zukunft viel Potenzial, neue Wege zu gehen. Was mir persönlich sehr wichtig ist: Bei allen Innovationen spielt die Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle. Nur wer – wortwörtlich – nachhaltig produziert, wird langfristig unternehmerischen Erfolg haben.

Klare Ziele vorgeben, mit der eigenen Einstellung Vorbild sein für das Team und Wertschätzung entgegenbringen.



Michael Steiner

Vorstand Forschung und Entwicklung

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Ich arbeite mit Leidenschaft und einem klaren Fokus an der Zukunft und Weiterentwicklung von Porsche. Es ist mir wichtig, technische Innovationen voranzutreiben, ohne dabei die Essenz und die Tradition der Marke aus den Augen zu verlieren. Ich schätze präzise Arbeit und Detailgenauigkeit. Vor allem wenn es darum geht, komplexe Konzepte in hochwertige Sportwagen umzusetzen. Dabei treibt mich die Herausforderung an, Bewährtes sowie Neues zu vereinen und Porsche in eine nachhaltigere Zukunft zu führen.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Wilhelm Conrad Röntgen inspirierte mich durch seine Neugier und die Anwendung theoretischer Modelle aus der Natur. Mit den Röntgenstrahlen machte er das Unsichtbare durch experimentelle Beweise sichtbar. Sein Ansatz motiviert mich täglich, komplexe Technologien und Sachverhalte zu verstehen. Dieses Verständnis schafft die Grundlage für die Kreativität, die es braucht, um Innovationen zu entwickeln.

Welche Charaktereigenschaften muss sich Ihr Ressort für die Zukunft bewahren?

Die technische Entwicklung von Porsche muss Pioniergeist und Innovationskultur bewahren. Eine unserer großen Stärken im Entwicklungszentrum Weissach ist die hohe Effizienz bei der Fahrzeugentwicklung und die große Kompetenz unserer Ingenieurinnen und Ingenieure. Ziel bleibt, das sportlichste Auto in jedem Segment zu bauen. Ein Porsche vereint Fahrspaß, Performance und Effizienz und wird mit jeder Generation besser. So werden wir auch in Zukunft den veränderten Anforderungen während der Transformation gerecht und bleiben unserer DNA treu.

Und wo gilt es neu anzusetzen?

Die Innovationsgeschwindigkeit im Software-Bereich nimmt stetig zu. Daher müssen wir unsere Entwicklungsprozesse anpassen und die Entwicklungszeiten verkürzen. Kosteneffizienz und die Nutzung von Synergien bleiben dabei essenziell. Strategische Partnerschaften unterstützen uns, den Fokus auf das Wesentliche zu richten und gleichzeitig die interne Wertschöpfung in zentralen Bereichen zu steigern. Zudem ist eine datengetriebene Entwicklung unverzichtbar, um die zunehmende Komplexität beherrschbar zu machen.

Das Verständnis für komplexe Technologien schafft die Grundlage für Kreativität und Innovationen.



AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- > Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Vorstandswechsel bei Porsche: Jochen Breckner hat die Verantwortung für das Ressort Finanzen und IT übernommen, Matthias Becker für das Ressort Vertrieb und Marketing. Sie folgten auf Lutz Meschke und Detlev von Platen, die das Unternehmen in gegenseitigem Einvernehmen verlassen haben.

Jochen Breckner

Vorstand Finanzen und IT
(seit 26.02.2025)

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Besonnener und überlegter Typ, bodenständig und sparsam, aber nicht geizig – im besten schwäbischen Sinne, im Beruf genauso wie zu Hause als Familienmensch. Unpolitisch und immer an der Sache und der besten Lösung interessiert. Mit Herzblut das betriebswirtschaftliche Gewissen des Unternehmens vertreten, das war mir in diversen Rollen immer wichtig – und das bleibt es auch.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Seit jeher faszinieren mich Jazzmusiker: die Art, wie sie zusammen spielen, wie sie improvisieren, ganz spontan etwas wagen und sich dabei immer aufeinander verlassen können. Und wie am Ende aus etwas, das erst chaotisch wirken mag, etwas Großes wird. Das ist im wahrsten Sinne große Kunst. Auf Berufsleben übertragen heißt das: Mich fasziniert es, wenn Menschen auch unvorbereitet agieren, angemessen reagieren, flexibel bleiben und immer wieder neue Lösungen finden – auch wenn die Situation zunächst schwierig erscheint. Von Jazzmusikern kann man lernen, auch in vermeintlich ungeordneten und dynamischen Situationen schnell Strukturen zu schaffen.

Lebenslauf

- 1977 Geboren in Stuttgart
- 1997 Studium Betriebswirtschaftslehre an der Universität Stuttgart
- 2000 Einstieg bei Porsche als Praktikant im Controlling
- 2004 Controller Tochtergesellschaften
- 2008 Assistent des Vorstandsvorsitzenden
- 2010 Leiter Controlling Tochtergesellschaften
- 2012 Leiter Produkt-Controlling
- 2017 Leiter Controlling
- 2018 Leiter Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung
- 2025 Mitglied des Vorstands für Finanzen und IT der Porsche AG



Matthias Becker

Vorstand Vertrieb und Marketing
(seit 26.02.2025)

Wie würden Sie sich selbst charakterisieren?

Sportlich, authentisch, aufgeschlossen mit viel Herzblut und Leidenschaft. Strukturiert, aber auch kreativ. Familie und Freunde sind für mich von großer Bedeutung, und ich lege großen Wert auf Loyalität. Teamarbeit ist ein zentraler Aspekt, denn ich bin überzeugt, dass wir gemeinsam mehr erreichen können.

Welcher Charakter hat Sie besonders inspiriert?

Als Jugendlicher und als Student habe ich mit großer Begeisterung Leichtathletik betrieben. Damals war Carl Lewis mit insgesamt neun Olympiasiegen der dominierende Sprinter und Weitspringer seiner Zeit und wurde 1999 zum Leichtathleten des Jahrhunderts gewählt. Später wurde er von Usain Bolt als schnellster Sprinter der Welt abgelöst. Bei beiden gefällt mir die Art und Weise, wie sie erfolgreich waren. Eine Kombination aus sportlicher Lockerheit und gleichzeitig einem klaren Fokus auf ihre Ziele. Die hohe Eigenmotivation und Leidenschaft der beiden – gepaart mit dem Willen, Grenzen zu verschieben – haben gezeigt, dass man vieles erreichen kann, wenn man an seinen Traum glaubt und alles dafür tut. „Follow Your Dreams“ ...

Lebenslauf

- 1970 Geboren in Braunschweig
- 1990 Studium Maschinenbau an der TU Braunschweig
- 1993 Praktikum, Volkswagen de México, Puebla
- 1996 Internationales Traineeprogramm, AUDI AG, Ingolstadt
- 1997 Produktmarketing, Audi UK, Milton Keynes
- 1998 Sales Manager (Skandinavien, Frankreich, UK), Audi Vertrieb Europa
- 2006 Leiter Vertrieb im Joint Venture mit FAW-VW, Audi China, Changchun
- 2009 Leiter Marketing, Volkswagen Deutschland, Wolfsburg
- 2013 Leiter Vertrieb Asien und Übersee, inkl. China, Škoda Auto, Mlada Boleslav
- 2015 Leiter Vertriebsregion Übersee- und Wachstumsmärkte, Porsche AG, Stuttgart
- 2025 Mitglied des Vorstands für Vertrieb und Marketing der Porsche AG



PORSCHE AM KAPITALMARKT

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- > Porsche am Kapitalmarkt
- Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

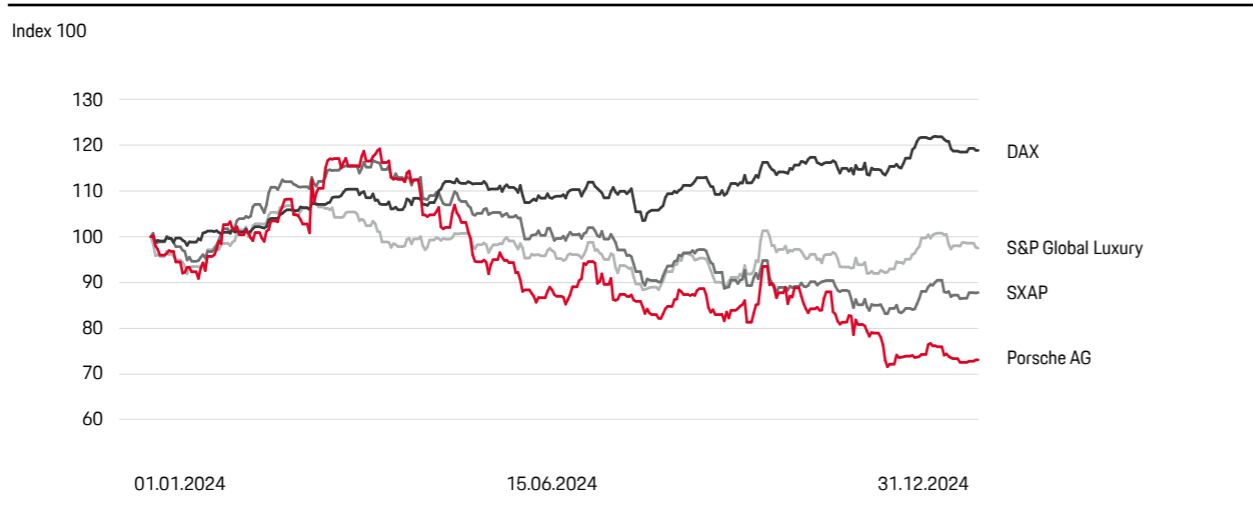
WEITERE INFORMATIONEN

AKTIENKURS UND GESAMTMARKT

Die wichtigsten Aktienindizes wie der Deutsche Aktienindex DAX, der europäische EURO STOXX 50 sowie der marktweite globale Index MSCI World haben im Berichtszeitraum ihren Aufwärtstrend nach einer bereits starken Entwicklung im Vorjahr fortgesetzt. Die im Jahresverlauf deutlich gefallene Inflation veranlasste die führenden Notenbanken im Jahr 2024 zu ersten Zinssenkungen. Die Europäische Zentralbank (EZB) gab ihre bis dahin restriktive Geldpolitik mit einer ersten Zinssenkung im Juni und drei weiteren im September, Oktober und Dezember auf. Die US-amerikanische Notenbank (Fed) zog nach und senkte ihren Leitzins im September, November und Dezember. Dies gab den globalen Aktienmärkten spürbaren Rückenwind, von dem mit Blick auf den STOXX Europe 600 insbesondere Unternehmen aus dem Bankensektor, dem Versicherungswesen, der Telekommunikation sowie der Medienbranche profitierten. Negative Einflussfaktoren wie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten und der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt wirkten sich allenfalls kurzfristig negativ auf die Entwicklung an den Aktienmärkten aus und wurden von den Investoren weitgehend ausgeblendet.

Der DAX stieg im Jahr 2024 deutlich um 18,8% und überschritt am 3. Dezember im Handelsverlauf erstmals die Marke von 20.000 Punkten. Auch der MSCI World Index entwickelte sich mit einem Plus von 17,0% positiv. Die für Porsche relevanten Indizes STOXX Europe 600 Automobiles & Parts (SXAP) verloren dagegen 12,2% und der S&P Global Luxury 2,5%. Die Porsche-Vorzugsaktie konnte ihre Aufwärtsdynamik nach einem starken Start in das Jahr 2024 nicht halten. Der schleppende Hochlauf der Elektromobilität in Europa, hohe regulatorische Hürden sowie eine Abschwächung der Nachfrage nach Luxusgütern, insbesondere in China, sorgten im Jahresverlauf für deutlichen Gegenwind. Gleichzeitig führte die umfassende Erneuerung der Modellpalette in vier von sechs Baureihen, die mit entsprechenden Investitionen und entsprechendem Aufwand verbunden war, zu einem Rückgang der operativen Umsatzrendite. Der Höchstkurs der Porsche-Vorzugsaktie lag bei 95,24 € am 11. April 2024, der Tiefstkurs bei 57,22 € am 21. November 2024. Der Jahresschlusskurs von 58,42 € entspricht einer Marktkapitalisierung von rund 53,2 Mrd. €. Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen der Porsche-Vorzugsaktie lag im Jahr 2024 bei rund 99,0 Mio. €.

Aktienkursentwicklung 2024



DIVIDENDE

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG werden der Hauptversammlung, die am 21. Mai 2025 stattfinden wird, gemeinsam eine Dividende in Höhe von 2,30 € je Stammaktie und 2,31 € je Vorzugsaktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme an die Aktionäre beträgt damit – die Zustimmung der Aktionäre vorausgesetzt – insgesamt 2,1 Mrd. €. Erläuterungen zur nachhaltigen Dividendenpolitik sind in der Kurzfassung des Porsche AG HGB Abschlusses enthalten. → [Porsche AG HGB Abschluss \(Kurzfassung\)](#)

		2024	2023
Aktienkurse			
Jahresschlusskurs ¹	€	58,42	79,90
Jahreshöchstkurs ¹	€	95,24	120,35
Jahrestiefstkurs ¹	€	57,22	79,90
Kennzahlen zur Aktie			
Ergebnis je Stammaktie	€	3,94	5,66
Ergebnis je Vorzugsaktie	€	3,95	5,67
Gesamtzahl der Aktien	Stück	911.000.000	911.000.000
Marktkapitalisierung (31.12.)	Mrd. €	53,2	72,8
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	Mio. €	99,0	69,0
Dividende			
Dividende je Stammaktie	€	2,30 ²	2,30
Dividende je Vorzugsaktie	€	2,31 ²	2,31
Ausschüttungssumme	Mrd. €	2,1 ²	2,1
Ausschüttungsquote	%	58,4 ²	40,7

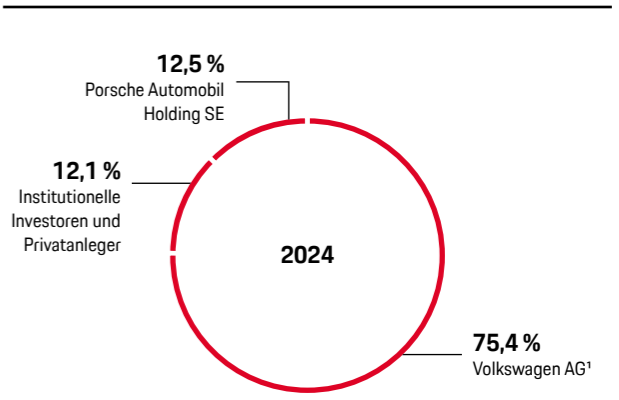
¹ Der angegebene Aktienkurs ist der jeweilige Schlusskurs im XETRA-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse.
² Vorschlag durch Vorstand und Aufsichtsrat an die Hauptversammlung.

GRUNDKAPITAL UND AKTIONÄRSSTRUKTUR

Das gezeichnete Kapital der Porsche AG in Form von auf den Inhaber lautenden nennwertlosen Stückaktien setzt sich aus insgesamt 911 Millionen Aktien zusammen, davon 455,5 Millionen nicht börsennotierte Stammaktien und 455,5 Millionen börsennotierte stimmrechtslose Vorzugsaktien. Auf jede Aktie entfällt ein rechnerischer Anteil am Grundkapital in Höhe von 1 €. Dieses beträgt somit 911 Mio. €.

Der Anteil der Volkswagen AG, die mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH 75,0% der Stammaktien abzüglich einer Stammaktie hält, blieb im Berichtsjahr ebenso unverändert wie der Anteil der Porsche Automobil Holding SE, die unmittelbar 25,0% der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie hält. Von den stimmrechtslosen Vorzugsaktien befinden sich mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH rund 75,8% im Besitz der Volkswagen AG und rund 24,2% im Streubesitz (Stand: 31. Dezember 2024).

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2024
(in % des Grundkapitals)



¹ Die Volkswagen AG hält ihre Anteile mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- > Porsche am Kapitalmarkt
- > Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

HAUPTVERSAMMLUNG

Die ordentliche Hauptversammlung 2024 fand am 7. Juni 2024 statt. Rund 2.000 Aktionäre, Aktionärs- und Pressevertreter nahmen an der Hauptversammlung teil, die erstmals in virtueller Form abgehalten wurde. Das stimmberechtigte Kapital war zu 100 % vertreten. Die Aktionäre stimmten allen Beschlussvorschlägen einstimmig zu. Auf der Tagesordnung standen insbesondere die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 2,30 € je dividendenberechtigte Stammaktie und 2,31 € je dividendenberechtigte Vorzugsaktie sowie die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat. Darüber hinaus billigten die Aktionäre das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und den Vergütungsbericht. Sie stimmten zudem den Beschlussvorschlägen des Aufsichtsrats zu den erforderlichen Wahlen zum Aufsichtsrat und zur Bestellung des Konzernabschlussprüfers und Abschlussprüfers zu.

IM DIALOG MIT DEM KAPITALMARKT

Der Vorstand der Porsche AG sowie die Mitarbeitenden der Abteilung Investor Relations pflegten auch im Berichtszeitraum einen kontinuierlichen und vertrauensvollen Dialog mit Investoren und Analysten. Sie standen den internationalen und nationalen Kapitalmarktteilnehmern in einer Vielzahl von Gesprächen zur Verfügung und erläuterten das Geschäftsmodell des Unternehmens sowie die aktuelle Entwicklung und die Perspektiven. Der Austausch erfolgte telefonisch, über Videogesprächsplattformen sowie persönlich in Zuffenhausen oder direkt bei den institutionellen Investoren vor Ort. Jeweils nach Veröffentlichung der aktuellen Zahlen fand der direkte Austausch mit den wichtigsten Investoren unter Beteiligung des Vorstands der Porsche AG im Rahmen einer Roadshow in New York, London, Atlanta, Shanghai und Frankfurt statt. Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Roadshows sowie eine Vielzahl an Analysten- und Investorengesprächen unter anderem am Stammsitz der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen, in den Porsche Experience Centern sowie in der Porsche Exclusive Manufaktur durchgeführt. Internationale Veranstaltungen wurden ebenfalls für Workshops mit Analysten und Investoren genutzt, beispielsweise im Rahmen der Händlereinführung des Macan in Singapur sowie des Events „Icons of Porsche“ in Dubai oder im Rahmen des eigens initiierten „Product Day“ in Silverstone. Dabei standen die neuen Produkte, Technologien sowie das Geschäft in den Übersee- und Wachstumsmärkten und die Individualisierungsstrategie von Porsche im Mittelpunkt.

MELDUNGEN ÜBER EIGENGESCHÄFTE VON FÜHRUNGSKRÄFTEN (DIRECTORS' DEALINGS) NACH ARTIKEL 19 MAR (MARKTMISSBRAUCHSVERORDNUNG)

Name	Funktion	Art des Geschäfts	Aggregiertes Volumen in €	Preis in €	Datum
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Kauf	27.920,00 €	69,80 €	13.06.2024
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Kauf	30.104,80 €	68,42 €	02.08.2024
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Kauf	13.456,00 €	67,28 €	05.08.2024
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Kauf	19.494,00 €	64,98 €	10.09.2024

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT (NACH § 171 ABS. 2 AKTG)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens,

das Geschäftsjahr 2024 war geprägt von großen geopolitischen Spannungen, zunehmenden makroökonomischen Unsicherheiten und einer für uns schwachen Marktentwicklung im wichtigen chinesischen Markt. Gleichzeitig setzten sich die tiefgreifenden Veränderungen in der weltweiten Automobilindustrie, ausgelöst durch die Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität, weiter fort. Dabei hat sich der Prozess in Europa und insbesondere in Deutschland zuletzt spürbar verlangsamt. Gerade in Zeiten großer Herausforderungen, die uns allen viel abverlangen, sind Innovationskraft, Mut und Leidenschaft entscheidende Triebfedern unseres täglichen Handelns. Das dürfen wir nicht vergessen und müssen uns auf unsere Stärken besinnen. Nur so können wir den Kunden der Porsche AG einzigartige Fahrerlebnisse bieten und Sportwagen bauen, die begeistern. Wir halten Kurs und erfüllen unser zentrales Versprechen, die Wünsche unserer Kunden immer in den Mittelpunkt zu stellen – auch in Zeiten der Transformation.

Liebe Aktionäre, das Produktportfolio der Porsche AG stand im Jahr 2024 ganz im Zeichen der Erneuerung. Mit der größten Modelloffensive in der Geschichte des Unternehmens wurden vier von sechs Modellreihen umfassend überarbeitet. Damit bieten wir unseren Kunden das jüngste Produktportfolio seit Jahren an. Mit dem neu entwickelten vollelektrischen Porsche Macan und der zweiten Generation des vollelektrischen Porsche Taycan haben wir spannende Fahrzeuge auf den Markt gebracht. Der Porsche 911 setzt mit einem effizienten, vom Motorsport inspirierten Performance-Hybrid neue Maßstäbe. Zum 50. Geburtstag des Turbo hat die Porsche AG darüber hinaus ein exklusives Jubiläumsmodell ihrer Sportwagen-Ikone Porsche 911 Turbo aufgelegt. Der „911 Turbo 50 Jahre“ folgt dem ursprünglichen Mythos des Elfers mit einer faszinierenden Symbiose aus herausragender Performance und exklusiven Designelementen. Auch der kompromisslose Sportwagen Porsche 911 GT3 feierte im vergangenen Jahr ein Jubiläum und überzeugt seit 25 Jahren als Ikone des Motorsports sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße. Die dritte Generation des Porsche Panamera hat

das Segment der Luxuslimousinen neu definiert. Das Fahrzeug verbindet geschmeidigen Fahrkomfort mit den Eigenschaften eines Porsche-Sportwagens. Mit unserer Offensive erfüllen wir die hohen Ansprüche unserer Kunden an ein unvergleichliches Fahrerlebnis, aber stets mit dem Blick für das Besondere.

Der Motorsport spielt für die Identität des Unternehmens unverändert eine wesentliche Rolle. Im Jahr 2024 konnte die Porsche AG beeindruckende Erfolge auf der Rennstrecke feiern. Herausragend waren die beiden Fahrer-Weltmeistertitel: Pascal Wehrlein holte mit dem Porsche 99X Electric Gen 3 den Titel in der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft, das Trio Kévin Estre, André Lotterer und Laurens Vanthoor gewann mit dem Hybrid-Prototypen Porsche 963 die Langstrecken-Weltmeisterschaft. In den USA zeigte Porsche Penske Motorsport erneut eine starke Saison. Das Werksteam erkämpfte sich mit dem Porsche 963 sieben von acht möglichen Titeln in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship und der FIA World Endurance Championship. Der 20. Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans gelang hingegen nicht ganz – am Ende fehlten 37 Sekunden zum Jubiläumssieg.

Das vor uns liegende Geschäftsjahr 2025 wird herausfordernd und dabei einiges von uns abverlangen. Die Entwicklungen auf den globalen Absatzmärkten sind dynamisch, die Rahmenbedingungen – insbesondere für die Automobilindustrie – ändern sich schnell und strukturell. Uns spornt dies an, besser zu sein. Aber wir werden auch schwierige Entscheidungen treffen und notwendige Veränderungen konsequent umsetzen müssen. Unsere weiterentwickelte Unternehmensstrategie 2030 Plus gibt dabei den Kurs vor und wird uns durch diese herausfordernden Zeiten führen. Porsche hat eine einzigartige Identität. Wir sind eine unverwechselbare Marke, die Tradition mit Innovation, Qualität und herausragenden Fahrerlebnissen verbindet. Dies ist nicht nur ein Versprechen an unsere Kunden, sondern auch an Sie, unsere Aktionäre.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- › Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATS UND SITZUNGSMODALITÄTEN

Überblick

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2024 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten wahrgenommen und sich intensiv mit der Lage und den Perspektiven der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) befasst. Dabei überwachte der Aufsichtsrat den Vorstand bei der Führung der Geschäfte und beriet ihn regelmäßig in allen zentralen Fragen, immer auch mit Blick auf die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats hielt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, regelmäßig engen und vertrauensvollen Kontakt und beriet mit ihm Fragen der Strategie, der Planung und der Geschäftsentwicklung. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats wurde über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, unverzüglich durch den Vorsitzenden des Vorstands informiert und war, wie das gesamte Gremium, in die strategischen Überlegungen und Entscheidungsfindungen des Vorstands eng eingebunden. Ergänzt wurde der Bericht des Vorsitzenden des Vorstands durch regelmäßige Berichte des Finanzvorstands und des Vertriebsvorstands sowie anlassbezogen durch Berichte weiterer Vorstandsressorts. Für die Berichterstattung des Vorstands nahm sich der Aufsichtsrat umfassend Zeit.

Im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung durch den Vorstand wurde der Aufsichtsrat jederzeit vollumfänglich, zeitnah und transparent informiert, in schriftlicher und mündlicher Form. Den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der relevanten Ausschüsse wurden die nötigen Unterlagen rechtzeitig und in vollem Umfang zur Verfügung gestellt.

Zentrale Themen waren auch im Plenum die Geschäftsentwicklung, strategische Fragestellungen, die Unternehmensplanung inklusive der Bereiche Finanz-, Investitions- und Personalplanung sowie Fragen der Rentabilität – jeweils auf Konzernebene ebenso wie für wesentliche Tochtergesellschaften. Zu den Tochtergesellschaften, zu denen intensiv berichtet wurde, gehörten insbesondere die Porsche Financial Services GmbH, die Porsche Consulting GmbH, die Porsche Engineering Group GmbH, die Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, die MHP Management und IT-Beratung GmbH (MHP) und die Porsche Werkzeugbau GmbH. Der Aufsichtsrat konnte sich so ein umfassendes Bild machen.

Auch außerhalb der Regelberichte unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen wesentlichen Aspekte und zustimmungspflichtigen Vorgänge. So bestand die Möglichkeit, sich gezielt mit einzelnen Themen, wie bspw. dem Fortschritt einzelner Fahrzeugprojekte, auseinanderzusetzen.

Aus den Ausschüssen des Aufsichtsrats wurde regelmäßig im Plenum Bericht erstattet. Durch die intensive und sorgfältige Vorbereitung einzelner Themen in den jeweiligen Ausschüssen konnten Entscheidungen im Plenum fundiert und effizient getroffen werden.

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer in der Regel vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Die Mitglieder des Vorstands haben an Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen teilgenommen; allerdings haben der Aufsichtsrat und die Ausschüsse regelmäßig auch ohne den Vorstand getagt.

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme des Plenums und Überblick über den Sitzungsmodus

Das Plenum des Aufsichtsrats traf sich im Geschäftsjahr zu sechs Sitzungen. Umlaufbeschlüsse außerhalb regulärer Sitzungen wurden nicht gefasst. Insgesamt betrug die Teilnahmequote im Jahr 2024 bei den Aufsichtsratssitzungen (Plenum) 94 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Teilnahmequote des Plenums leicht gesunken.¹ Die individuelle Teilnahme aller Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Plenums im Geschäftsjahr 2024 kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

¹ Ein Grund hierfür ist, dass Aufsichtsratsmitglieder, die bei bestimmten Themen potenziell einem Interessenkonflikt unterlagen, insoweit vorsorglich auf die Sitzungsteilnahme verzichtet haben. Erläuterungen zum Umgang mit Interessenkonflikten allgemein und Hintergründe zum konkreten Fall sind im Abschnitt „Interessenkonflikte und deren Behandlung“ zu finden.

	Sitzungs-anwesenheit	Anwesenheit in %
Aufsichtsratsplenum		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)	6/6	100 %
Jordana Vogiatzi (Stellv. Vorsitz)	6/6	100 %
Dr. Arno Antlitz	5/6	83 %
Dr. Christian Dahlheim	5/6	83 %
Micaela le Divelec Lemmi	6/6	100 %
Melissa Di Donato Roos	5/6	83 %
Dr. Hans Michel Piëch	5/6	83 %
Hans Dieter Pötsch	3/6	50 %
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	5/6	83 %
Dr. Hans Peter Schützinger	6/6	100 %
Hauke Stars	6/6	100 %
Ibrahim Aslan ¹	2/2	100 %
Harald Buck	6/6	100 %
Wolfgang von Dühren ¹	2/2	100 %
Martina Holzbauer ²	4/4	100 %
Akan Isik	6/6	100 %
Nora Leser ¹	2/2	100 %
Knut Lofski	5/6	83 %

	Sitzungs-anwesenheit	Anwesenheit in %
Steffen Reißig ²	4/4	100 %
Vera Schalwig	6/6	100 %
Stefan Schaumburg ¹	2/2	100 %
Conny Schönhardt ²	4/4	100 %
Carsten Schumacher	6/6	100 %
Heidi Zink-Larson ²	4/4	100 %

¹ Ausgeschieden zum 7. Juni 2024.

² Mitglied des Aufsichtsrats seit 7. Juni 2024.

Sämtliche Sitzungen des Gesamtaufichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2024 als Präsenzsitzungen abgehalten. In den Ausschüssen wurden Beschlüsse zu dringenden Themen vereinzelt in hybriden Sitzungen oder im Wege der Bild- und Tonübertragung gefasst. Die Flexibilität solcher (hybriden) Sitzungsformate hat sich in begründeten Ausnahmefällen bewährt. Daher werden diese Formate auch im nächsten Geschäftsjahr eine Möglichkeit darstellen, die Aufsichtsratsarbeit maximal effizient zu gestalten und in Fällen besonders kurzfristiger Themen Reisezeiten zu vermeiden. Einzelheiten zum Modus der Sitzungen des Plenums und seiner Ausschüsse sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Gremium	Anzahl der Sitzungen	davon in Präsenz ¹	davon als Video- oder Telefonkonferenz
Aufsichtsratsplenum	6	6	0
Präsidium	6	4	2
Prüfungsausschuss	4	4	0
Nominierungsausschuss	1	0	1
Vermittlungsausschuss	0	0	0
Related-Party Ausschuss	0	0	0

¹ Bei einer Sitzung in Präsenz werden grundsätzlich alle Mitglieder des Aufsichtsrats für eine Teilnahme vor Ort eingeladen. Die Teilnahme im Wege der Bild- und Tonübertragung ist jedoch auch bei einer Präsenzsitzung möglich.

Soweit ausnahmsweise einem Mitglied des Aufsichtsrats bzw. eines Ausschusses die Teilnahme an einer Sitzung aus anderen Gründen als wegen eines potenziellen Interessenkonflikts nicht möglich war, konnte sich das Mitglied auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen. Die Mitwirkung an der Beschlussfassung erfolgte in diesem Fall durch schriftliche Stimmabgabe. Digital bereitgestellte Unterlagen stellten wie schon in den Vorjahren effiziente Sitzungsvorbereitungen und Verläufe sicher. Die Mitwirkung durch schriftliche Stimmabgabe erfolgte im Berichtsjahr in begründeten Ausnahmefällen durch Dr. Christian Dahlheim, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Hans Dieter Pötsch und Knut Lofski, die sich für einzelne Sitzungen entschuldigen mussten.

Aus- und Fortbildung

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats grundsätzlich eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft angemessen unterstützt. Die Gesellschaft unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren. Darüber hinaus bietet die Gesellschaft spezifische Schulungs- und Weiterbildungsformate für den gesamten Aufsichtsrat an.

Die erste Schulung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2024 fand Mitte Mai am Vortag der Aufsichtsratssitzung am Produktionsstandort in Leipzig statt. Hier wurde der erste Teil einer Schulungsreihe zum Thema Nachhaltigkeit unter Beteiligung des Porsche Nachhaltigkeitsbeirats und des Vorstands durchgeführt. Im Rahmen von kurzen Impulsvorträgen ging der Beirat auf für die Porsche AG wesentliche Themen, wie bspw. ESG-Management, Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit in der Lieferkette, ein. Am Vortag der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft, die am 7. Juni 2024 erstmalig als virtuelle Hauptversammlung abgehalten wurde, fand eine Schulung zu den Rechten und Pflichten sowie den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen einer virtuellen Hauptversammlung statt. Ein Novum stellte die gesellschaftsübergreifende Schulung zum Thema Antikorruption und Bestechung Ende Oktober 2024 dar. Um einen Synergiebeitrag zu leisten, haben sich hierfür sechs Gesellschaften zusammengeschlossen und ein rein virtuelles und zielgruppenspezifisches Schulungsformat für fast 100 Mitglieder verschiedener Aufsichtsräte entwickelt und mehrsprachig durchgeführt. Am 5. Dezember 2024 wurde erneut das Konzept des Aufsichtsrats-Schulungstags umgesetzt und der zweite Teil der ESG-Schulungsreihe durchgeführt. In einer mehrstündigen interaktiven Schulung wurde hier zu den ESG-Pflichten des Aufsichtsrats, insbesondere mit Blick auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach CSRD, informiert. Zudem hat sich der Aufsichtsrat an diesem Tag mit dem Thema Effizienz in seiner Arbeitsweise befasst. Anhand eines digitalen Fragebogens wurde als Ergänzung zur umfangreichen Selbstbeurteilung alle zwei Jahre eine Feedbackmöglichkeit eingeführt, mit deren Hilfe bspw. neue Berichts- und Schulungsformate, aber auch das Onboarding neuer Aufsichtsratsmitglieder bewertet werden konnte. Weitere Informationen zur Durchführung des sogenannten „Effizienz-Checks“ sowie zur Auswertung der Ergebnisse sind der Erklärung zur Unternehmensführung unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> zu entnehmen. Alle Schulungen wurden mit Unterstützung interner und externer Expertinnen und Experten durchgeführt.

Über rein rechtliche Themen hinaus standen Schulungen zu Produkt- und Technikthemen im Fokus. Teil der Aufsichtsratssitzung in Leipzig waren bspw. Testfahrten mit dem vollelektrischen Macan sowie Technikvorträge, in deren Rahmen das Gremium die Möglichkeit hatte, sich einen Überblick über die Technik- und Fahreigenschaften zu verschaffen. Des Weiteren fand im Geschäftsjahr 2024 ein umfangreicher Bericht zum Thema Produkt- und Technikkompetenz statt, der auch in

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- › Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Zukunft ein regelmäßiges Format darstellen soll. Im Rahmen der Designpräsentation wurden den Aufsichtsratsmitgliedern zudem zukünftige Fahrzeugmodelle umfassend vorgestellt.

Um den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats und dem Gesamtgremium ein umfangreiches Aus- und Fortbildungsangebot anbieten zu können, prüft der Aufsichtsrat in Abstimmung mit internen und externen Expertinnen und Experten ganzjährig, welche Themen sich für den Aufsichtsrats-Schulungstag sowie weitere Schulungen und Beiträge eignen. Zusätzlich informiert und bildet sich der Aufsichtsrat in- und außerhalb der Sitzungen eigenverantwortlich über aktuelle Themen kontinuierlich fort.

Onboarding neuer Aufsichtsratsmitglieder

Neben den genannten Schulungsformaten besteht ein umfassendes Onboarding-Programm für neue Mitglieder des Aufsichtsrats, in dessen Rahmen bspw. die Gelegenheit besteht, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem Austausch über allgemeine und aktuelle Themen zu treffen und somit einen Überblick über unternehmensrelevante Themen sowie die Governance-Struktur zu erhalten. Außerdem wird den neuen Mitgliedern des Aufsichtsrats umfangreiches Informationsmaterial für ihre Aufsichtsrats-tätigkeit zur Verfügung gestellt.

Im Geschäftsjahr 2024 durfte der Aufsichtsrat der Porsche AG vier neue Mitglieder im Kreis des Aufsichtsrats begrüßen (näher dazu im Abschnitt „Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand“). In Vorbereitung auf ihr Amt als Aufsichtsratsmitglieder wurden ausführliche Onboarding-Gespräche mit jedem einzelnen Mitglied geführt. Bei allen administrativen Themen unterstützte die Geschäftsstelle des Aufsichtsrats umfassend.

SCHWERPUNKTE DER TÄTIGKEIT DES PLENUMS

Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtszeitraum in sämtlichen Sitzungen intensiv mit den zentralen Themen des Unternehmens und der wirtschaftlichen Situation der Porsche AG sowie ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften. Die Sitzungen des Aufsichtsrats waren stets von einem offenen und konstruktiven Austausch geprägt.

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am **28. Februar 2024** statt und hatte insbesondere die Themen rund um den Jahresabschluss 2023 im Fokus. Hierbei wurden bspw. die Prüfung und Billigung von Konzern- und Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung sowie der Abhängigkeitsbericht nach § 312 AktG behandelt. Daneben beschloss der Aufsichtsrat, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 zu erstellen sowie die Verabschiedung der Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung,

die am 7. Juni 2024 stattfand. Weiter befasste sich der Aufsichtsrat mit der strategischen Weiterentwicklung der MHP im Ausland.

Die zweite Aufsichtsratssitzung des Jahres fand am **15./16. Mai 2024** statt. Anlässlich des Anlaufs des vollelektrischen Macan hat sich der Aufsichtsrat entschieden, seine Sitzung am Produktionsstandort in Leipzig durchzuführen. Neben den Standardberichten des Vorstands zur Geschäftslage, zur Vertriebs- und Finanzsituation sowie aus den Ausschüssen berichteten die für die Ressorts Entwicklung und Car-IT zuständigen Vorstandsmitglieder umfassend zu technischen Themen. Ergänzend zum Bericht der Vertriebssituation wurde vertiefend das Thema Absatzmarkt China behandelt. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit mehreren finanziellen und gesellschaftsrechtlichen Angelegenheiten, bei denen es inhaltlich u. a. um Beteiligungen an strategisch wichtigen Gesellschaften ging.

Unmittelbar im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, die sämtliche Anteilseignervertreter neu gewählt hat, hielt der Aufsichtsrat am **7. Juni 2024** seine konstituierende Sitzung ab. In dieser wurden Dr. Wolfgang Porsche zum Vorsitzenden und Jordana Vogiatzi zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt und somit in ihren Ämtern bestätigt. Zudem wählte der Aufsichtsrat die Mitglieder der von ihm eingerichteten Ausschüsse.

Am **24. September 2024** tagte der Aufsichtsrat im Entwicklungszentrum in Weissach. Inhaltliche Schwerpunkte der Sitzung waren die Berichte der Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und des Präsidiums sowie die Berichte der Vorstandsmitglieder zur Geschäftslage. Vertiefend wurde in diesem Zusammenhang die aktuelle Lieferantensituation durch das Vorstandsressort Beschaffung beleuchtet. Daneben wurde die Planungsrunde PR73 des Porsche Konzerns diskutiert. In diesem Zusammenhang erörterte der Aufsichtsrat intensiv Fragen der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung inklusive des Produktprogramms sowie der Fahrzeugprojekte. Außerdem befasste sich das Gremium mit finanziellen und gesellschaftsrechtlichen Themen. Hier wurden u. a. strategische Beteiligungen verabschiedet sowie eine neue Partnerschaft mit Penske Automotive Australia freigegeben.

Am **11. November 2024** hat der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung über die Zustimmung zum Abschluss eines mit der Volkswagen AG zu schließenden Rahmenvertrags über Entwicklungsleistungen und Lizenzierungen für Fahrzeugsoftware entschieden. Dies steht im Zusammenhang mit dem zwischen der Volkswagen AG und der Rivian Automotive, Inc. vereinbarten Joint Venture.

Die letzte Aufsichtsratssitzung des Jahres 2024 fand am **6. Dezember 2024** in Zuffenhausen statt. Inhaltliche Schwerpunkte der Sitzung waren die Berichte aus dem Prüfungsausschuss und dem Präsidium sowie die Berichte der

Vorstandsmitglieder zur Geschäftslage. Daneben wurde die Diskussion zur Planungsrunde PR73 intensiv fortgesetzt. Neben drei finanziellen und gesellschaftsrechtlichen Themen, bei denen es um die Neuausrichtung einzelner Mehrheitsbeteiligungen ging, wurde auch die turnusmäßige Finanzierungsstrategie 2025 beschlossen. Zudem verabschiedete der Aufsichtsrat nach eingehender Diskussion die jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Gremienterminen 2025.

Fortlaufend befasste sich der Aufsichtsrat auf Grundlage der Berichterstattung durch den Vorstand mit den wesentlichen behördlichen und gerichtlichen Verfahren der Gesellschaft, wie etwa den Verfahren im Zusammenhang mit Emissionsthemen.

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN IM AUFSICHTSRAT UND IM VORSTAND

Im Zeitpunkt der Beendigung der Hauptversammlung am 7. Juni 2024 endete turnusmäßig die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder, weshalb Neuwahlen erforderlich waren. Dabei schieden aufseiten der Arbeitnehmervertreter Ibrahim Aslan, Wolfgang von Dühren, Nora Leser und Stefan Schaumburg aus dem Aufsichtsrat aus. Der gesamte Aufsichtsrat bedankte sich bei den vier ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für die langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit sowie für ihren Einsatz im Gremium. Neu in den Aufsichtsrat wurden auf Arbeitnehmerseite nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes Martina Holzbauer, Steffen Reißig, Conny Schönhardt und Heidi Zink-Larson gewählt. Die weiteren Arbeitnehmervertreter wurden erneut zu Mitgliedern des Aufsichtsrats gewählt. Zudem wählte die Hauptversammlung auf Vorschlag des Aufsichtsrats die Anteilseignervertreter in gleicher Besetzung erneut in den Aufsichtsrat.

Die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder begann mit der Beendigung der Hauptversammlung am 7. Juni 2024 und dauert bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2029. Unmittelbar im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung erneut Dr. Wolfgang Porsche zum Aufsichtsratsvorsitzenden und Jordana Vogiatzi zur stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden.

Aufgrund des Ausscheidens einzelner Aufsichtsratsmitglieder ergaben sich entsprechende personelle Veränderungen in den Ausschüssen des Gremiums: Jordana Vogiatzi wurde vom Aufsichtsrat als Nachfolgerin von Nora Leser in den Prüfungsausschuss gewählt. Außerdem wurde Knut Lofski nach Ausscheiden des langjährigen Mitglieds Wolfgang von Dühren in den Related-Party Ausschuss gewählt.

Aufseiten des Vorstands gab es im Berichtsjahr keine personellen Veränderungen. Im Februar 2025 wurden die Vorstandsressorts Finanzen und IT sowie Vertrieb und Marketing neu besetzt.

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS DER GESELLSCHAFT UND TAGUNGSHÄUFIGKEIT

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet, die ihn bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben unterstützen. Im Folgenden werden neben den Aufgaben der Ausschüsse auch die Tagungshäufigkeit und die individuelle Teilnahme der Ausschussmitglieder an den Sitzungen behandelt.

Präsidium

Das Präsidium koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und bereitet dessen Sitzungen vor. Es bereitet Personalentscheidungen für den Aufsichtsrat vor. Zusammen mit dem Vorstand sorgt das Präsidium zudem für eine langfristige Nachfolgeplanung. Das Präsidium tagte im Geschäftsjahr 2024 sechsmal.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss überwacht den Rechnungslegungsprozess, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie die Abschlussprüfung, insbesondere die Auswahl und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie die Qualität der Abschlussprüfung und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Der Prüfungsausschuss kam im Geschäftsjahr 2024 viermal zusammen.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss ist ausschließlich mit Vertretern der Anteilseignerseite besetzt und hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner geeignete Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Der Nominierungsausschuss tagte einmal zu Beginn des Berichtsjahres.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, im Falle des § 31 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 MitbestG Vorschläge für die Bestellung und den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu unterbreiten. Der Vermittlungsausschuss trat im Berichtsjahr nicht zusammen.

Related-Party Ausschuss

Der Related-Party Ausschuss entscheidet in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen über die Zustimmung zu bestimmten Geschäften der Gesellschaft mit ihr nahestehenden Personen. Im Geschäftsjahr 2024 musste der Related-Party Ausschuss nicht einberufen werden.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- › Bericht des Aufsichtsrats
- Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Individualisierte Teilnahme der Aufsichtsratsmitglieder an den Sitzungen der Ausschüsse

Die Teilnahmequote der Mitglieder an den Sitzungen der Ausschüsse lag im Geschäftsjahr 2024 bei 98 %. Einzelheiten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	Sitzungs-anwesenheit	Anwesenheit in %
Präsidium		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	6/6	100 %
Dr. Arno Antlitz	6/6	100 %
Hauke Stars	6/6	100 %
Jordana Vogiatzi	6/6	100 %
Harald Buck	6/6	100 %
Carsten Schumacher	6/6	100 %
Prüfungsausschuss		
Dr. Christian Dahlheim (Vorsitzender)	4/4	100 %
Micaela le Divelec Lemmi	4/4	100 %
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	3/4	75 %
Harald Buck	4/4	100 %
Nora Leser ¹	2/2	100 %
Carsten Schumacher	4/4	100 %
Jordana Vogiatzi ²	2/2	100 %
Nominierungsausschuss		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	1/1	100 %
Dr. Arno Antlitz	1/1	100 %
Hauke Stars	1/1	100 %
Related-Party Ausschuss		
Dr. Hans Michel Piëch	0/0	/
Micaela le Divelec Lemmi	0/0	/
Hauke Stars	0/0	/
Wolfgang von Dühren ¹	0/0	/
Akan Isik	0/0	/
Knut Lofski ²	0/0	/
Vermittlungsausschuss		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	0/0	/
Hauke Stars	0/0	/
Jordana Vogiatzi	0/0	/
Harald Buck	0/0	/

¹ Ausgeschieden zum 7. Juni 2024.

² Mitglied des Ausschusses seit 7. Juni 2024.

INHALTLICHE SCHWERPUNKTE DER AUSSCHÜSSE

Das **Präsidium** beschäftigte sich insbesondere mit der Beratung und Beschlussempfehlung für das Plenum. Anstehende Plenumsitzungen wurden zudem jeweils im Präsidium vorbesprochen. Personelle Angelegenheiten, die den Vorstand betreffen, wurden umfassend behandelt. So waren bspw. nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten, die Zustimmung zu Nebentätigkeiten oder die Anpassung von Regelwerken im Bereich der Nebenleistungen Gegenstand im Präsidium. Zudem wurde im Präsidium die Kalibrierung der Ziele für die Vorstandsvergütung vorbereitet. Mit der langfristigen Nachfolgeplanung hat sich das Präsidium in mehreren Sitzungen umfassend befasst.

Der **Prüfungsausschuss** hat sich mit den ihm obliegenden Themen gemäß deutschem und europäischem Recht, dem Deutschen Corporate Governance Kodex sowie der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats umfassend beschäftigt. Dazu gehören insbesondere die Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem, einschließlich der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie des internen Revisionssystems, und die Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens; die umfassenden Berichte des Risikomanagements, der internen Revision und der Compliance-Abteilung waren feste Bestandteile jeder Ausschusssitzung. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Abschlussprüfung und hierbei u. a. mit der Auswahl und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung sowie mit den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Zusätzlich behandelte der Prüfungsausschuss die Quartalsmitteilungen und den Halbjahresfinanzbericht des Porsche AG Konzerns. Dabei lag der Fokus auf der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Mit dem Abschlussprüfer wurden zudem die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse besprochen. Auch außerhalb der Sitzungen tauschte sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtete dem Prüfungsausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss beriet regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer. Finanzinformationen erörterte der Prüfungsausschuss gemeinsam mit dem Vorstand auch unterjährig. Ein weiterer Schwerpunkt im Prüfungsausschuss war das Teilnehmendenmanagement. In diesem Zusammenhang wurde über ausgewählte strategische Beteiligungen des Porsche Konzerns, die Weiterentwicklung des Portfolios sowie die kontinuierliche Professionalisierung des Teilnehmendenmanagements informiert und diskutiert. Außerdem wurde der jährliche Integritätsbericht vorgestellt. Zu neuer Regulatorik, bspw. mit Blick auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung, tauschte sich der Prüfungsausschuss kontinuierlich aus.

Der **Nominierungsausschuss** trat Ende Januar 2024 zur Vorbereitung der anstehenden Neuwahlen zum Aufsichtsrat zusammen. Der Nominierungsausschuss unterbreitete dem Aufsichtsrat für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern geeignete Kandidatinnen und Kandidaten. Bei der Auswahl der Kandidatinnen und Kandidaten berücksichtigte der Nominierungsausschuss insbesondere die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele sowie das im Hinblick auf seine Zusammensetzung verfolgte Diversitätskonzept und strebte die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an.

PRÜFUNG DES JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSES

Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 war die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, bestellt. Der Prüfungsausschuss hat die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers überprüft. Für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers bestanden keine Anhaltspunkte.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche AG, der nach den internationalen Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 wurden durch die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltene nichtfinanzielle Erklärung wurde durch den Abschlussprüfer mit dem Maßstab „Betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit“ geprüft und mit der Erteilung eines uneingeschränkten Vermerks abgeschlossen.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Porsche AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Vorstand und der Aufsichtsrat haben für das Berichtsjahr einen Vergütungsbericht nach § 162 AktG erstellt. Der Vergütungsbericht wurde gemäß § 162 Abs. 3 AktG durch den Abschlussprüfer daraufhin geprüft, ob die gesetzlich geforderten Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht wurden. Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus erfolgte auch eine inhaltliche Prüfung durch den Abschlussprüfer. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG entspricht.

In der Sitzung am 4. März 2025 behandelte der Aufsichtsrat den durch den Vorstand aufgestellten und jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Ferner behandelte der Aufsichtsrat den Abhängigkeitsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, u. a. der Jahresabschluss und der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung und der Gewinnverwendungsvorschlag. Weiter bereitgestellt wurden der vom Vorstand aufgestellte Abhängigkeitsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht und die Prüfungsberichte der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, für den Jahresabschluss der Porsche AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts sowie der Prüfungsbericht für den Abhängigkeitsbericht.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen jeweils eingehend behandelt und geprüft. Dies erfolgte im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete. Dieser Bericht umfasste auch die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) sowie das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem. Der Abschlussprüfer ging dabei jeweils auf die Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss hat mit dem Abschlussprüfer auch vereinbart, dass der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss informiert, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben. Der Abschlussprüfer hat den Prüfungsausschuss nicht über derartige Tatsachen informiert.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

- Brief des Vorstands
- Mitglieder des Vorstands
- Porsche am Kapitalmarkt
- > Bericht des Aufsichtsrats
- > Mitglieder des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2024 der Porsche AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen.

Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht eingehend geprüft und gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen erhoben. Ferner verabschiedete der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2025. Der Vergütungsbericht wird der Hauptversammlung der Gesellschaft nach § 120a Abs. 4 AktG zur Billigung vorgelegt.

INTERESSENKONFLIKTE UND DEREN BEHANDLUNG

Der Aufsichtsrat hat klare Regeln, um mögliche Interessenkonflikte seiner Mitglieder bei seinen Beratungen und Beschlussfassungen zu vermeiden bzw. wie mit potenziellen Interessenkonflikten umzugehen ist, sofern sie ausnahmsweise auftreten. So sieht insbesondere die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat vor, dass jedes Aufsichtsratsmitglied potenzielle Interessenkonflikte unverzüglich dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats offenzulegen hat. Darüber hinaus können Interessenkonflikte je nach Umfang und Tragweite dazu führen, dass das betroffene Aufsichtsratsmitglied bei der Beschlussfassung und gegebenenfalls auch bei der Beratung zu dem relevanten Tagesordnungspunkt nicht mitwirkt.

Im Zusammenhang mit einem zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG zu schließenden Rahmenvertrag über Entwicklungsleistungen und Lizenzierungen für Fahrzeugsoftware hatte der Aufsichtsrat über die Zustimmung zum Vertragsschluss zu entscheiden. Da insoweit Interessenkonflikte nicht von vornherein auszuschließen waren, legten entsprechend der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die Herren Dr. Arno Antlitz, Dr. Hans Michel Piëch sowie Hans Dieter Pötsch, die zugleich dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG angehören, den potenziellen

Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offen und nahmen vorsorglich nicht an der Beratung und Beschlussfassung des Aufsichtsrats der Porsche AG teil. Frau Schönhardt und die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche sowie Harald Buck, die ebenfalls zugleich dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG angehören, nahmen hingegen vorsorglich an der entsprechenden Entscheidung im Aufsichtsrat der Volkswagen AG nicht teil.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG 2024

Die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex stellen für den Aufsichtsrat wichtige Maßgaben für sein Handeln und seine Arbeitsweise dar. In der Entsprechenserklärung vom Dezember 2024 haben Vorstand und Aufsichtsrat erklärt, inwiefern den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2023 entsprochen wurde und künftig entsprochen wird.

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auf der Internetseite <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> dauerhaft zugänglich gemacht. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2023 wurde und wird vier weiteren Empfehlungen des Kodex entsprochen. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

DANK

Im Geschäftsjahr 2024 standen wir vor zahlreichen schwierigen Herausforderungen. Der Aufsichtsrat möchte dem Vorstand und allen Mitarbeitenden für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft danken. Mit ihrem Engagement, ihrer Leidenschaft und ihrem Verantwortungsbewusstsein haben sie zum Unternehmenserfolg ganz wesentlich beigetragen. Ebenso möchte ich den Aktionären im Namen des Aufsichtsrats für ihre Loyalität und Unterstützung im Jahr 2024 danken. Ohne sie alle wäre dieses Unternehmen nicht das, was es ist.

Zuffenhausen, 4. März 2025

Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS



Der Aufsichtsrat der Porsche AG

Obere Reihe von links nach rechts:

Dr. Hans Peter Schützinger, Dr. Arno Antlitz, Dr. Christian Dahlheim, Hans Dieter Pötsch, Harald Buck, Conny Schönhardt

Mittlere Reihe von links nach rechts:

Jordana Vogiatzi (Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats), Martina Holzbauer, Vera Schalwig, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Knut Lofski, Steffen Reißig, Carsten Schumacher

Untere Reihe von links nach rechts:

Heidi Zink-Larson, Micaela le Divelec Lemmi, Melissa Di Donato Roos, **Dr. Wolfgang Porsche** (Vorsitzender des Aufsichtsrats), Hauke Stars, Dr. Hans Michel Piëch, Akan Isik

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN



CORPORATE GOVERNANCE

74 ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

85 MITGLIEDER DES VORSTANDS

87 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

91 VERGÜTUNGSBERICHT 2024

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

GEMÄSS § 289F UND § 315D HGB

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

› Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Vorstand und Aufsichtsrat berichten in der Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f, 315d HGB und wie in Grundsatz 23 des Deutschen Corporate Governance Kodex vorgelesen über die Corporate Governance des Unternehmens im Geschäftsjahr 2024.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Corporate Governance bildet den Ordnungsrahmen für die Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Dazu gehören unter anderem seine Organisation und Werte sowie seine geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) enthält Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen. Die für diesen Zweck eingerichtete Regierungskommission hat die Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen des DCGK auf Basis wesentlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet. Sie überprüft diese unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen regelmäßig im Sinne der Best Practice auf ihre Relevanz und passt sie bei Bedarf an. Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG richten ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Gute Corporate Governance ist für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche AG Voraussetzung und Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Sie sehen diese als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, Belegschaft, Geschäftspartner und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden. Vorstand und Aufsichtsrat haben daher den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um eine nachhaltige Wertschöpfung langfristig zu sichern.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Gesellschaft“) erklären gemäß § 161 AktG, dass

den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in seiner Fassung vom 28. April 2022 („Kodex“) im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2023 mit nachfolgenden Ausnahmen entsprochen wurde und auch künftig entsprochen wird:

1. Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder (C.2 des Kodex)

Gemäß der Empfehlung C.2 des Kodex soll für Aufsichtsratsmitglieder eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Dieser Empfehlung wurde und wird nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat ist weiterhin der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters entfällt.

2. Höchstgrenze von Aufsichtsratsmandaten (C.5 des Kodex)

Wer dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, soll nach der Empfehlung C.5 des Kodex insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Von dieser Empfehlung wird hinsichtlich eines Aufsichtsratsmitglieds eine Abweichung erklärt. Das Aufsichtsratsmitglied nimmt, jeweils als Vorsitzender, Aufsichtsratsmandate in zwei börsennotierten Gesellschaften, nämlich in der Volkswagen AG und der Traton SE, sowie ein Aufsichtsratsmandat bei der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der börsennotierten Porsche Automobil Holding SE. Die Gesellschaft, die Volkswagen AG und die Traton SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch davon überzeugt, dass dem Aufsichtsratsmitglied für die Wahrnehmung seines Mandats bei der Gesellschaft genügend Zeit zur Verfügung steht.

3. Offenlegung bei Wahlvorschlägen (C.13 des Kodex)

Gemäß der Empfehlung C.13 Satz 1 des Kodex soll der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die persönlichen und die geschäftlichen Beziehungen eines jeden Kandidaten zum Unternehmen, den Organen der Gesellschaft und einem wesentlich an der Gesellschaft beteiligten Aktionär offenlegen. Die Anforderungen der Empfehlung C.13 Satz 1 des Kodex sind unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Von dieser Empfehlung wird daher vorsorglich eine Abweichung erklärt. Dessen ungeachtet bemüht sich der Aufsichtsrat, den Anforderungen der Empfehlung C.13 Satz 1 des Kodex gerecht zu werden.

4. Vergütung des Vorstands (G.6 und G.10 Satz 2 des Kodex)

Der Aufsichtsrat hat am 20. Juli 2022 mit den Vorstandsmitgliedern für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs die Gewährung eines Bonus („**IPO-Bonus**“) vereinbart. Der IPO-Bonus wurde in Form virtueller Aktien gewährt. Diese virtuellen Aktien werden in drei Tranchen über Zeiträume von ein, zwei und drei Jahren abhängig von der Entwicklung des Börsenkurses der von der Gesellschaft ausgegebenen Vorzugsaktie im jeweiligen Zeitraum in Geldbeträge umgerechnet und diese Geldbeträge an die Vorstandsmitglieder ausbezahlt. Hinsichtlich des IPO-Bonus wurde und wird folgenden Empfehlungen nicht vollumfänglich entsprochen:

- Nach der Empfehlung G.6 des Kodex soll die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen. Der Aufsichtsrat geht vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden ein- und zweijährigen Tranchen des IPO-Bonus der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder zuzuordnen sind. Dadurch übersteigt der Zielwert der den Vorstandsmitgliedern für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2024 war der im Geschäftsjahr 2022 gewährte IPO-Bonus noch nicht vollständig abgewickelt. Vor diesem Hintergrund wird vorsorglich weiterhin eine Abweichung von der Empfehlung G.6 des Kodex erklärt. Die Vorstandsvergütung ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung der Vorstandsmitglieder, die sich nicht allein auf die Vorbereitung bis zum Börsengang beschränkt, sondern auch berücksichtigt, wie nachhaltig erfolgreich der Börsengang ist.

- Schließlich können die Vorstandsmitglieder über die dritte Tranche des IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung bereits nach drei und nicht, wie gemäß G.10 Satz 2 des Kodex empfohlen, erst nach vier Jahren verfügen. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt wie oben beschrieben nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung der Vorstandsmitglieder.

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zugänglich gemacht.

VORSTAND

Der Vorstand der Porsche AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse auf Grundlage der Satzung und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand. Der Vorstand teilt sich aktuell auf acht Vorstandsressorts auf. Neben dem Geschäftsbereich „Geschäftsleitung“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Beschaffung“, „Car-IT“, „Forschung und Entwicklung“, „Finanzen und IT“, „Personal- und Sozialwesen“, „Produktion und Logistik“ sowie „Vertrieb und Marketing“. Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und weitere Informationen über die Mitglieder des Vorstands, einschließlich ihrer Lebensläufe, sind auf der Internetseite <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> der Porsche AG abrufbar.

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Porsche AG besteht gemäß § 8 Abs. 1 der Satzung aus mindestens zwei Personen. Die konkrete Zahl der Vorstandsmitglieder bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Der Vorstand hält regelmäßig Sitzungen ab. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands – bzw. im Falle der Verhinderung sein Stellvertreter – leitet die Vorstandssitzungen. Über Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung sowie bestimmte – in der Geschäftsordnung für den Vorstand im Einzelnen aufgeführte – Einzelmaßnahmen entscheidet der gesamte Vorstand. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache in der Regel in Sitzungen. Er kann seine Entscheidung auch im Umlaufverfahren treffen, wenn kein Vorstandsmitglied unverzüglich verlangt, dass eine Vorstandssitzung stattfindet. Beschlüsse des Vorstands werden mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen seiner Mitglieder gefasst, sofern nicht das Gesetz oder die Geschäftsordnung für den Vorstand eine einstimmige Entscheidung vorsieht. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

› Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmitglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmitglieder haben sich über wichtige Vorgänge und Maßnahmen in ihren Geschäftsbereichen gegenseitig zu unterrichten. Die Konzerngesellschaften der Porsche AG werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns. Ausschüsse des Vorstands bestehen zu folgenden wesentlichen Themen: Produkte, Investitionen, Digitalisierung sowie Produktqualität und Kundenzufriedenheit. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohle der Gesellschaft vertrauensvoll zusammen. Der Vorsitzende des Vorstands koordiniert die Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat und dessen Mitgliedern. Er hat für die rechtzeitige, gewissenhafte und umfassende Information des Aufsichtsrats zu sorgen. Durch ständigen Austausch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden sowie durch fortlaufende Beratung mit ihm sichert er die Grundlagen für eine positive Entwicklung der Gesellschaft.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat mindestens einmal jährlich über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung (insbesondere die Finanz-, Investitions- und Personalplanung) sowie die Rentabilität der Gesellschaft. Darüber hinaus berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat regelmäßig über den Gang der Geschäfte, insbesondere den Umsatz, und die Lage der Gesellschaft. Über Geschäfte, die für die Rentabilität oder Liquidität der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sein können, hat der Vorstand dem Aufsichtsrat möglichst so rechtzeitig Bericht zu erstatten, dass der Aufsichtsrat vor Vornahme der Geschäfte Gelegenheit hat, hierzu Stellung zu nehmen. Außerdem hat der Vorstandsvorsitzende dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats aus sonstigen wichtigen Anlässen unverzüglich zu berichten.

Die Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

Wesentliche Vorstandsentscheidungen, wie insbesondere die jährliche Planungsrunde, die wesentliche Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, wesentliche Finanztransaktionen, größere Akquisitionen und Finanzmaßnahmen sowie die Errichtung, Verlegung und Auflösung von Zweigniederlassungen und bestimmten Produktionsstätten, unterliegen der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auf Diversität (Vielfalt). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung aller Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen – wenn möglich – Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Finanzen, Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Mindestens ein Vorstandsressort soll mit einer Frau besetzt sein.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Porsche AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, innovativen Ideen gegenüber aufgeschlossen zu sein und gleich gerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenzuwirken. Sie trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei. Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, auch im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungen- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat aufgestellten Anforderungen entspricht; auch die Geschlechterverteilung entspricht den bisher vom Aufsichtsrat aufgestellten und den gesetzlichen Vorgaben.

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden; der Aufsichtsrat kann hiervon in begründeten Fällen abweichen.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat erfüllt die ihm auferlegten Aufgaben nach den Vorschriften der Gesetze, der Satzung und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat. Er orientiert sich an den Empfehlungen und Anregungen des DCGK. Er berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ und „Ausschüsse des Aufsichtsrats“ auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zu entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats sind im [→ Bericht des Aufsichtsrats](#) innerhalb des Kapitels „An unsere Aktionäre“ des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts 2024, der auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures> abrufbar ist, enthalten.

Überblick

Der Aufsichtsrat der Porsche AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner, die von der Hauptversammlung gewählt werden. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind durch die Arbeitnehmer zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind durch die Arbeitnehmer gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, sein Stellvertreter ist in der Regel ein Vertreter der Arbeitnehmer. Beide wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte.

Um dem Aufsichtsratsvorsitzenden die Erledigung der ihm obliegenden Aufgaben zu erleichtern und die Geschäfte des Aufsichtsrats zu erledigen, ist ein eigenständiges Büro des Aufsichtsratsvorsitzenden mit entsprechenden personellen Ressourcen eingerichtet.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und beschließt auf Vorschlag des Präsidiums ein klares und verständliches System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, legt er es der Hauptversammlung zur Beschlussfassung über die Billigung vor.

Jedes Aufsichtsratsmitglied ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet und legt Interessenkonflikte unverzüglich dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats offen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte der Aufsichtsratsmitglieder und deren Behandlung.

Aufsichtsratsmitglieder sollen keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.

Die Gesellschaft unterstützt die Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung sowie den Aus- und Fortbildungsmaßnahmen angemessen. Über durchgeführte Maßnahmen wird im Bericht des Aufsichtsrats berichtet.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in (Präsenz-)Sitzungen. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die Anzahl der im Geschäftsjahr 2024 abgehaltenen Sitzungen, ihre Schwerpunktthemen und Informationen über die jeweiligen Sitzungsformate sind im Bericht des Aufsichtsrats unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> dargestellt.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und leitet die Aufsichtsratssitzungen. Er vertritt den Aufsichtsrat nach außen und dem Vorstand gegenüber. Der Vorstand nimmt grundsätzlich an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil, wenn nicht der Aufsichtsrat im Einzelfall anderes beschließt.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

› Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung hinzugezogen, nimmt der Vorstand während der Dauer der Anwesenheit des Abschlussprüfers an dieser Sitzung nicht teil, es sei denn, der Aufsichtsrat erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben.

Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrats ordnungsgemäß eingeladen wurden und mindestens die Hälfte seiner Mitglieder, aus denen er insgesamt zu bestehen hat, an der Beschlussfassung teilnimmt. Der Vorsitzende bestimmt die Reihenfolge, in der Tagesordnungspunkte verhandelt werden, sowie die Art der Abstimmung. Beschlussfassungen können auch außerhalb von Sitzungen schriftlich oder unter Einsatz elektronischer Medien (d. h. per Telefax, per E-Mail oder mittels sonstiger gebräuchlicher Telekommunikationsmittel sowie in Kombination dieser Formen) erfolgen, wenn der Vorsitzende dies unter Beachtung einer angemessenen Frist anordnet und kein Aufsichtsratsmitglied dem Verfahren innerhalb angemessener Frist widerspricht. Abwesende bzw. nicht an der Konferenzschaltung teilnehmende oder zugeschaltete Aufsichtsratsmitglieder können auch an der Beschlussfassung des Aufsichtsrats teilnehmen, indem sie schriftliche Stimmabgaben durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied überreichen lassen. Darüber hinaus können sie ihre Stimme auch im Vorfeld der Sitzung, während der Sitzung oder – im Ermessen des Vorsitzenden – innerhalb einer vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats zu bestimmenden angemessenen Frist nachträglich auch mündlich, fernmündlich, schriftlich oder unter Einsatz elektronischer Medien abgeben.

Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht gesetzlich eine andere Mehrheit vorgeschrieben ist. Im Falle der Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden nach Maßgabe der § 29 Abs. 2 und § 31 Abs. 4 MitbestG; die erneute Abstimmung im Sinne dieser Vorschriften kann von jedem Aufsichtsratsmitglied verlangt werden. Das Zweitstimmrecht steht dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden indes in keinem Fall zu. Über Sitzungen des Aufsichtsrats sowie über in diesen Sitzungen gefasste Beschlüsse sind Niederschriften anzufertigen, die vom Vorsitzenden zu unterzeichnen sind. In der Niederschrift sind der Ort und der Tag der Sitzung, die Teilnehmenden, die Gegenstände der Tagesordnung, der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrats anzugeben. Beschlüsse außerhalb von Sitzungen werden vom Vorsitzenden schriftlich in einer Niederschrift festgestellt und allen Aufsichtsratsmitgliedern unverzüglich zugeleitet.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte Ausschüsse bilden und ihnen, soweit dies rechtlich zulässig ist, auch Entscheidungsbefugnisse übertragen. Jeder vom Aufsichtsrat gebildete Ausschuss wird – gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat – mindestens mit einem Anteilseignervertreter der Porsche Automobil Holding SE besetzt. Beschließende Ausschüsse sind nur beschlussfähig, wenn die Hälfte der Mitglieder, mindestens jedoch drei Mitglieder und im Vermittlungsausschuss alle vier Mitglieder, an der Beschlussfassung teilnehmen. Im Übrigen gelten für die Einberufung, die Sitzungen und die Beschlussfassungen der Ausschüsse die Regelungen der Satzung sowie die Regelungen der Geschäftsordnung für den Gesamtaufichtsrat entsprechend. Die Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Beratungen und Beschlüsse der jeweiligen Ausschüsse.

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat derzeit fünf Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG, einen Related-Party Ausschuss und den Prüfungsausschuss.

Dem Präsidium gehören derzeit drei Vertreter der Anteilseigner und drei Vertreter der Arbeitnehmer an. Vorsitzender des Präsidiums ist Dr. Wolfgang Porsche. Dem Nominierungsausschuss gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats und zwei weitere Anteilseignervertreter an. Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, seiner Stellvertreterin sowie je einem von den Aufsichtsratsmitgliedern der Arbeitnehmer und der Aktionäre gewählten Mitglied. Zum Umgang mit Geschäften mit nahestehenden Personen hat der Aufsichtsrat einen sogenannten Related-Party Ausschuss gebildet. Diesem Ausschuss gehören drei Anteilseignervertreter und zwei Arbeitnehmervertreter an. Der Prüfungsausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, wobei drei Mitglieder aus den Reihen der Anteilseigner und drei Mitglieder aus den Reihen der Arbeitnehmer stammen.

Informationen zur personellen Zusammensetzung der Aufsichtsratsausschüsse sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

**AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS DER PORSCHE AG
STAND 31. DEZEMBER 2024**

Mitglieder des Präsidiums
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
Dr. Arno Antlitz
Hauke Stars
Jordana Vogiatzi
Harald Buck
Carsten Schumacher

Mitglieder des Prüfungsausschusses
Dr. Christian Dahlheim (Vorsitz)
Micaela le Divelec Lemmi
Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Jordana Vogiatzi
Harald Buck
Carsten Schumacher

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
Hauke Stars
Jordana Vogiatzi
Harald Buck

Mitglieder des Nominierungsausschusses
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
Dr. Arno Antlitz
Hauke Stars

Mitglieder des Related-Party Ausschusses
Micaela le Divelec Lemmi
Dr. Hans Michel Piëch
Hauke Stars
Akan Isik
Knut Lofski

Detaillierte Informationen zu den Mitgliedern sowie deren einschlägigen Erfahrungen und Expertise sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zu entnehmen.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Aufgaben der Aufsichtsrat den jeweiligen Ausschüssen generell übertragen hat. Das schließt nicht aus, dass der Aufsichtsrat Ausschüssen – soweit rechtlich zulässig – in Einzelfällen weitere Aufgaben überträgt.

Das Präsidium koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung – unter Berücksichtigung von Diversität – für den Vorstand. Hierzu hat das Präsidium zusammen mit dem Vorstandsvorsitzenden eine Nachfolgematrix aufgestellt.

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Er erarbeitet und überprüft regelmäßig Anforderungsprofile für Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beobachtet geeignete Persönlichkeiten. Zusammen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats erarbeitet er insbesondere ein Anforderungsprofil für die mindestens zwei Anteilseignervertreter, die unabhängig von einem kontrollierenden Aktionär sein sollen.

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Vorschläge für eine Bestellung oder einen Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu unterbreiten, wenn im Aufsichtsrat für die betreffende Maßnahme in einer ersten Abstimmung keine Mehrheit erreicht wurde.

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Compliance sowie mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und des internen Revisionsystems. Daneben erteilt der Prüfungsausschuss den Prüfauftrag an den Abschlussprüfer und überwacht die Abschlussprüfung, hier insbesondere die Auswahl und die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Qualität der Abschlussprüfung und die vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Des Weiteren erörtert der Prüfungsausschuss unterjährige Finanzinformationen mit dem Vorstand.

Eine darüber hinausgehende Beschreibung der Aufgaben und Zuständigkeiten der einzelnen Ausschüsse ist in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat zu finden, die auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> abrufbar ist. Außerdem sind im Bericht des Aufsichtsrats unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> die Themen dargestellt, mit denen sich die Ausschüsse – sofern sie getagt haben – im Geschäftsjahr 2024 beschäftigt haben.

Konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für das Gesamtgremium

Der Aufsichtsrat der Porsche AG strebt angesichts der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

Allgemeine Anforderungen:

- Jedes Aufsichtsratsmitglied muss die gesetzlichen und satzungsmäßigen Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft im Aufsichtsrat erfüllen (vgl. insbesondere §§ 100 Abs. 1 bis 4, 105 AktG).
- Mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen; die Mitglieder müssen in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein (§ 100 Abs. 5 AktG).
- Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen. Der Mindestanteil ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter aufgrund eines mit Mehrheit gefassten Beschlusses vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen (§ 96 Abs. 2 Sätze 1 bis 3 AktG).

Für seine Zusammensetzung hat der Aufsichtsrat die folgenden konkreten Ziele beschlossen:

- Jedes Aufsichtsratsmitglied muss zuverlässig sein und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der ihm obliegenden Aufgaben erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen.
- Mindestens zwei Anteilseignervertreter sollen nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand und unabhängig von einem kontrollierenden Aktionär im Sinne der Empfehlung C.6 des Kodex sein.
- Dem Aufsichtsrat sollen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören.
- Aufsichtsratsmitglieder sollen keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.
- Sämtlichen Aufsichtsratsmitgliedern muss für die Wahrnehmung ihres Mandats nach ihrer jeweiligen Einschätzung genügend Zeit zur Verfügung stehen.
- Das nachfolgend beschriebene Diversitätskonzept soll umgesetzt werden.

Hinsichtlich seiner Zusammensetzung strebt der Aufsichtsrat eine hinreichende Vielfalt im Hinblick auf Persönlichkeit, Internationalität, beruflichen Hintergrund, Fachkenntnisse und Erfahrungen sowie Altersverteilung an und berücksichtigt für seine Zusammensetzung folgende Diversitätskriterien:

- Mindestens zwei Aufsichtsratsmitglieder sollen über internationale Erfahrung verfügen, etwa aufgrund ihrer Herkunft, einer im Ausland absolvierten Ausbildung oder durch eine mehrjährige berufliche Tätigkeit im Ausland.

- Im Aufsichtsrat sollen unterschiedliche Altersgruppen vertreten sein. Mindestens zwölf Aufsichtsratsmitglieder sollen im Zeitpunkt ihrer Wahl das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen sich hinsichtlich ihrer kulturellen Herkunft, beruflichen Erfahrung und Fachkenntnisse ergänzen, sodass der Aufsichtsrat auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen und Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen. Der Aufsichtsrat als Gesamtgremium muss über die erforderliche Sachkunde und die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um seine Kontrollfunktion wahrnehmen und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen und überwachen zu können. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist. Wesentliche Kompetenzen und Anforderungen an den Aufsichtsrat als Gesamtgremium sind insbesondere:

- (1) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- (2) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und den Markt sowie Know-how zu den Produkten,
- (3) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- (4) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-ups, oder großen Organisationen,
- (5) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf den Gebieten Governance/Recht/Compliance,
- (6) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten),
- (7) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen hinsichtlich des Kapitalmarkts sowie Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Controlling/Risikomanagement, internes Kontrollsystem,

Qualifikationsmatrix Aufsichtsrat

	Dr. Wolfgang Porsche	Dr. Arno Antlitz	Dr. Christian Dahlheim	Melissa Di Donato Roos	Micaela le Divelec Lemmi	Dr. Hans Michel Piech	Dr. Ferdinand Oliver Porsche	Hans Dieter Pötsch	Dr. Hans Peter Schützinger	Hauke Stars	Jordana Vogiatzi	Harald Buck	Akan Isik	Martina Holzbauer	Knut Lofski	Vera Schalwig	Steffen Reißig	Carsten Schumacher	Conny Schönhardt	Heidi Zink-Larson
(1) Herstellung und Vertrieb	•	•	•				•	•	•	•		•	•	•	•	•		•	•	•
(2) Branchenkenntnis und Transformation zu Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
(3) Forschung und Entwicklung				•			•			•								•		•
(4) Führungs-/Überwachungserfahrung	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•
(5) Governance/Recht/Compliance	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•					•			•	
(6) Finanzen, Rechnungslegung/Abschlussprüfung		•	•	•	•		•	•	•			•						•	•	•
(7) Kapitalmarkt, Controlling und Risikomanagement	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•								•	•	
(8) Personalwesen & Vergütungssysteme	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	
(9) Mitbestimmung	•	•	•	•			•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
(10) Nachhaltigkeit		•		•	•			•	•		•									•
(11) Digitales		•	•	•	•				•	•			•							
(12) Luxusgüterbranche	•	•			•	•	•									•				

Die Qualifikationsmatrix basiert auf der Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats. „Gute Kenntnisse“, die sich aus erworbenen Qualifikationen, Kenntnissen, Erfahrung oder entsprechenden Fortbildungen ergeben, sind gekennzeichnet. Die in der linken Spalte der Qualifikationsmatrix angegebenen Kategorien beschreiben stichwortartig die im vor- und nachstehend wiedergegebenen Kompetenzprofil im Einzelnen genannten wesentlichen Kompetenzen und Anforderungen an den Aufsichtsrat als Gesamtgremium.

- (8) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet des Personalwesens (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand,
- (9) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen,
- (10) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und nachhaltige Unternehmensführung einschließlich der diesen Bereichen entstammenden Risiken (Environment, Social, Governance, „ESG“), insbesondere Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen, zum Beispiel zu Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle,
- (11) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet digitale Transformation,
- (12) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Luxusgüterbranche.

Im Rahmen einer Selbsteinschätzung werden die Qualifikationen im Aufsichtsrat erfasst und regelmäßig überprüft. Dabei zeigt sich, dass die wesentlichen Kompetenzen und Anforderungen im Gesamtgremium erfüllt werden.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses, insbesondere dessen Vorsitzender, Herr Dr. Christian Dahlheim, sowie Frau Micaela Le Divelec Lemmi und Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfügen jeweils über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet der Rechnungslegung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Christian Dahlheim, verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in verschiedenen Führungs- und Vorstandspositionen, unter anderem bei der Volkswagen Financial Services AG sowie seiner Tätigkeit in Aufsichtsratsgremien verschiedener Banken, über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme sowie in der Abschlussprüfung.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

› Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Frau Micaela Le Divelec Lemmi war im Laufe ihres beruflichen Werdegangs mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig. Des Weiteren war sie in verschiedenen Führungsfunktionen, auch im Finanzbereich, tätig, unter anderem als Chief Financial Officer bei Gucci und als Geschäftsführerin der Salvatore Ferragamo Gruppe. Sie verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und von internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung.

Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied in Prüfungsausschüssen verschiedener börsennotierter Gesellschaften und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig. Im Rahmen seiner Tätigkeit in Prüfungsausschüssen war er auch mit der Prüfung nichtfinanzieller Erklärungen befasst, die sich auf Nachhaltigkeit in Form wesentlicher Umwelt- und Sozialbelange beziehen. Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfolgt und begleitet zudem die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und bringt seine Expertise in den Prüfungsausschuss der Porsche AG ein.

Weitere Informationen zu den Mitgliedern, deren einschlägigen Erfahrungen und Expertise sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zu entnehmen.

Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern zudem in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Micaela Le Divelec Lemmi, Frau Melissa Di Donato Roos sowie Frau Jordana Vogiatzi. Dem Aufsichtsrat gehören außerdem Mitglieder verschiedener Altersgruppen an.

Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind aktuell jedenfalls vier Anteilseignervertreter, namentlich Frau Micaela Le Divelec Lemmi, Frau Melissa Di Donato Roos, Herr Dr. Christian Dahlheim und Herr Dr. Hans Peter Schützinger, unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 des Kodex.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats, Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch gehören dem Aufsichtsrat jeweils zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in der Empfehlung C.7 des Kodex genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die

Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass die Herren Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen („Selbstbeurteilung“). Gegenstand der Selbstbeurteilung sind neben vom Aufsichtsrat festzulegenden qualitativen Kriterien insbesondere die Verfahrensabläufe im Aufsichtsrat und der Informationsfluss zwischen den Ausschüssen und dem Plenum sowie die rechtzeitige und inhaltlich ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 eine umfangreiche Selbstbeurteilung durchgeführt und daraus abgeleitete Maßnahmen zur Optimierung der Aufsichtsratsarbeit im Geschäftsjahr 2024 umgesetzt. Aufgrund personeller Veränderungen im Aufsichtsrat und neuer Organisationsmaßnahmen hat sich der Aufsichtsrat im aktuellen Geschäftsjahr für einen ergänzenden sogenannten „Effizienz-Check“ entschieden. Ziel war es – im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses –, auch losgelöst von der regelmäßigen, umfassenden Selbstbeurteilung die Effizienz und Besonderheiten des aktuellen Geschäftsjahres schnell und unkompliziert messen zu können. Vor diesem Hintergrund wurde Ende des Jahres eine digitale Feedbackmöglichkeit eingeführt. Anhand von wenigen kurzen Fragen konnten bspw. neue Berichts- und Schulungsformate, aber auch das Onboarding der neuen Aufsichtsratsmitglieder thematisiert und bewertet werden.

Die Auswertung des „Effizienz-Checks“ für das Geschäftsjahr 2024 zeigt eine hohe Gesamtzufriedenheit der Aufsichtsratsmitglieder mit der Arbeit im Gremium. Besonders positiv wurden die Organisation und Durchführung der Sitzungen sowie der Onboarding-Prozess der neuen Aufsichtsratsmitglieder bewertet. Die Vermittlung von Schulungsinhalten und Produktkenntnissen durch interne sowie externe Expertinnen und Experten wird als sehr gut wahrgenommen. Zudem zeigen die Ergebnisse eine angemessene Informationsversorgung. Aus den Erkenntnissen abgeleitete Maßnahmen zur Optimierung der Aufsichtsratsarbeit werden zeitnah aufgegriffen. Im Geschäftsjahr 2025 plant der Aufsichtsrat wieder die Durchführung einer umfangreichen Selbstbeurteilung mithilfe eines Fragebogens und anhand von Einzelgesprächen.

GESETZ FÜR DIE GLEICHBERECHTIGTE TEILHABE VON FRAUEN UND MÄNNERN AN FÜHRUNGSPPOSITIONEN

Aufsichtsrat

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche AG wurde das mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz – FüPoG) eingeführte Mindestanteilsgebot beachtet, demzufolge sich der Aufsichtsrat bei börsennotierten und paritätisch mitbestimmten Gesellschaften zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen muss. Diese Quote wird vom Aufsichtsrat insgesamt erfüllt (Gesamterfüllung). Weder die Seite der Anteilseignervertreter noch die Seite der Arbeitnehmervertreter hat der Gesamterfüllung vor der letzten Wahl widersprochen. Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehören seit Beendigung der Hauptversammlung am 7. Juni 2024 insgesamt acht Frauen an (40 %), darunter drei Vertreterinnen der Anteilseigner und fünf der Arbeitnehmer. Dem Aufsichtsrat gehören ferner insgesamt zwölf Männer an (60 %), darunter sieben Vertreter der Anteilseigner und fünf der Arbeitnehmer.

Vorstand

Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II – FüPoG II) gilt für die Porsche AG ferner das Mindestbeteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG, demzufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Bei der Zusammensetzung des Vorstands der Porsche AG wurde dies beachtet. Frau Barbara Frenkel ist seit Juni 2021 Mitglied des Vorstands der Gesellschaft.

Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Der Vorstand einer börsennotierten oder mitbestimmten Gesellschaft hat ferner seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen durch den Vorstand unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen achtet der Vorstand auf Diversität und strebt insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen sowie der Internationalität an. Mit Beschluss vom November 2021 hat der Vorstand der Porsche AG Zielgrößen für den Frauenanteil von 20 % für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 18 % für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt. Zur Erreichung der Zielgrößen wurde jeweils eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 festgelegt.

VERGÜTUNGSBERICHT UND VERGÜTUNGSSYSTEM FÜR DEN VORSTAND UND DEN AUFSICHTSRAT

Den Vergütungsbericht über das letzte Geschäftsjahr und den Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG finden Sie im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2024, der auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures> abrufbar ist. Separat ist der Vergütungsbericht unter dem folgenden Link abrufbar: <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>. Im Vergütungsbericht sind ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat enthalten. Das geltende Vergütungssystem für den Vorstand ist auch separat unter folgendem Link abrufbar: <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>.

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder wurde der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft zuletzt am 7. Juni 2024 zur Billigung nach § 120a Abs. 1 AktG vorgelegt. Die Hauptversammlung hat diesen sogenannten Say-on-Pay-Beschluss mit 100 % der abgegebenen Stimmen gefasst.

Über die Vergütung des Aufsichtsrats hat die Hauptversammlung der Gesellschaft zuletzt am 28. Juni 2023 nach § 113 Abs. 3 AktG Beschluss gefasst. Auch dieser Say-on-Pay-Beschluss wurde einstimmig gefasst. Der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG ist unter folgendem Link zugänglich gemacht: <https://investorrelations.porsche.com/de/general-meeting-23/>

Weitere Informationen zur Vergütung finden sich unter [Konzernehang](#) und im Anhang zum Jahresabschluss 2024 der Porsche AG.

RELEVANTE ANGABEN ZU UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN

Compliance und Risikomanagement

Für den nachhaltigen Erfolg des Porsche AG Konzerns setzt das Unternehmen auf ein vorausschauendes Risikomanagement und konzernweit einheitliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören die Themen:

- **Compliance:** Compliance bei Porsche meint die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie der Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) von Porsche, die unter folgendem Link öffentlich abrufbar sind: <https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/>

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

> Erklärung zur Unternehmensführung

> Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

— **Hinweisgebersystem:** Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, unternehmensinterner Richtlinien und der Verhaltensgrundsätze hat bei Porsche oberste Priorität. Um potenziellen Risiken von Compliance-Verstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat das Unternehmen ein Hinweisgebersystem eingerichtet, an das mögliche Regelverstöße durch Mitarbeitende des Porsche Konzerns gemeldet werden können. Eingehende Hinweise werden im Hinweisgebersystem von Porsche unabhängig und vertraulich bearbeitet. Weitere Informationen finden Sie unter folgendem Link:

➔ <https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/hinweisgebersystem/>

— **Wirtschaft und Menschenrechte:** Porsche bekennt sich dazu, Menschenrechte zu achten, dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Das Unternehmen hat dazu klare Regeln formuliert – sowohl bezogen auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch mit Blick auf seine globalen Lieferketten. Porsche richtet sein unternehmerisches Handeln an den zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen aus. Die Inhalte, die sich insbesondere auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Rechte und Pflichten bei der Arbeit (International Labour Organization – ILO) beziehen, sind jeweils über die Internetseite der Vereinten Nationen und der Internationalen Arbeitsorganisation abrufbar. Weitere Informationen über Menschenrechte im Porsche Konzern finden Sie unter folgendem Link: ➔ <https://newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit/menschenrechte-im-porsche-konzern.html>

[porsche.com/de/nachhaltigkeit/menschenrechte-im-porsche-konzern.html](https://newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit/menschenrechte-im-porsche-konzern.html)

— **Risikomanagement und interne Kontrollsysteme:** Für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens ist es entscheidend, die Risiken und Chancen, die sich aus der unternehmerischen Tätigkeit ergeben, 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 Steuerungs- und Kontrollsysteme im Einsatz, die in ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebettet sind. Der Porsche AG Konzern hat ein umfassendes Risikomanagementsystem (RMS) und Interne Kontrollsysteme (IKS) implementiert. Risiken sollen so frühzeitig erkannt und mit geeigneten Maßnahmen oder Kontrollen gesteuert werden. Auf diese Weise soll drohender Schaden für das Unternehmen abgewendet und eine Bestandsgefährdung rechtzeitig erkannt werden.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

Der Porsche AG Konzern hat sich zu einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet.

Das Unternehmen setzt auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement. Basis und Rückgrat des Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind im Porsche Newsroom im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ unter folgendem Link

➔ <https://www.newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit.html> öffentlich zugänglich.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Dr. Oliver Blume (*1968) Vorsitzender (seit 2015) Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG Beginn der Vorstandstätigkeit: 2013 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)¹</p>
<p>Lutz Meschke (*1966) Stellvertretender Vorsitzender (seit 2015) Finanzen und IT Beginn der Vorstandstätigkeit: 2009 Staatsangehörigkeit: deutsch, kroatisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig² VfB Stuttgart 1893 AG, Stuttgart (seit 07.02.2024; Stellv. Vorsitz seit 27.09.2024)¹</p>
	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg¹ MHP Management und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)² Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen² Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg² Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn (Vorsitz)² Porsche Engineering Group GmbH, Weissach² Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen² Porsche Enterprises Inc., Atlanta² Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche Investments Management S.A., Luxemburg (Vorsitz)² Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg (Vorsitz)² Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja¹ Incharge Capital Partners GmbH, Hamburg (seit 19.03.2024)¹</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

Erklärung zur Unternehmensführung

➤ Mitglieder des Vorstands

➤ Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Barbara Frenkel (*1963) Beschaffung Beginn der Vorstandstätigkeit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen² Stiftung Münchner Sicherheitskonferenz GmbH, München¹</p>
<p>Andreas Haffner (*1965) Personal- und Sozialwesen Beginn der Vorstandstätigkeit: 2015 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig²</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart (Vorsitz)² Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg² Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen² MHP Management und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg²</p>
<p>Sajjad Khan (*1973) Car-IT Beginn der Vorstandstätigkeit: 2023 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)² Porsche Engineering Group GmbH, Weissach²</p>
<p>Detlev von Platen (*1964) Vertrieb und Marketing Beginn der Vorstandstätigkeit: 2015 Staatsangehörigkeit: deutsch, französisch, US-amerikanisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig²</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg² Porsche Enterprises Inc., Atlanta² Porsche Financial Services GmbH Bietigheim-Bissingen² Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg² Porsche Logistik GmbH, Stuttgart²</p>
<p>Albrecht Reimold (*1961) Produktion und Logistik Beginn der Vorstandstätigkeit: 2016 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Vorsitz)² VfB Stuttgart 1893 AG, Stuttgart (seit 07.02.2024)¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland KS HUAYU AluTech GmbH, Neckarsulm¹ Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg (Vorsitz)² Porsche Logistik GmbH, Stuttgart (Vorsitz)² Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle¹ Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück¹</p>
<p>Dr. Michael Steiner (*1964) Forschung und Entwicklung Beginn der Vorstandstätigkeit: 2016 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Cellforce Group GmbH, Tübingen (Vorsitz)² Group14 Technologies, Inc., Woodinville¹ HIF Global LLC, Delaware¹ Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg² Porsche Engineering Group GmbH, Weissach (Vorsitz)² Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche E-Bike Performance GmbH, Ottobrunn²</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Dr. Wolfgang Porsche (*1943) Vorsitzender Diplom-Kaufmann Zugehörig seit: 2009 Staatsangehörigkeit: österreichisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)^{1,3} Volkswagen AG, Wolfsburg^{1,3} AUDI AG, Ingolstadt¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg¹ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See (bis 23.05.2024)¹</p>
<p>Jordana Vogiatzi (*1976) Stellvertretende Vorsitzende Geschäftsführerin Mitglieder und Finanzen der IG Metall Stuttgart Zugehörig seit: 2014 Staatsangehörigkeit: deutsch, griechisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig²</p>
<p>Dr. Arno Antlitz (*1970) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Finanzen und Operatives Geschäft Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)¹ PowerCo SE, Salzgitter¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Volkswagen Group of America, Inc., Herndon (Vorsitz)¹ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing¹ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz)¹ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz)¹ Porsche Retail Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz)¹</p>
<p>Dr. Christian Dahlheim (*1968)</p> <p>Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG Zugehörig seit: 2020 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Bank AG, Salzburg¹ Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Beijing¹ VW New Mobility Services Investment Co., Ltd., Shanghai¹ VDF Faktoring A.S., Istanbul (Vorsitz)¹ VDF Filo Kiralama A.S., Istanbul (Vorsitz)¹ VDF Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S., Istanbul (Vorsitz)¹ VDF Servis ve Ticaret A.S., Istanbul (Vorsitz)¹ Volkswagen Dogus Finansman A.S., Istanbul (Vorsitz)¹ Volkswagen Semler Finans Danmark A/S, Brøndby (Vorsitz)¹ Volkswagen Participações Ltda., São Paulo (Vorsitz)¹</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

➤ Mitglieder des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht 2024

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Micaela le Divelec Lemmi (*1968) Nicht-exekutives Mitglied des Verwaltungsrats der De Longhi Group und der Benetton S.p.A. Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: italienisch</p>	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland De Longhi S.p.A., Treviso^{1,3} Benetton S.p.A. (bis 18.06.2024)¹</p>
<p>Melissa Di Donato Roos (*1972) Chair & Chief Executive Officer bei Kyriba Corp. Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: US-amerikanisch/britisch</p>	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland J.P. Morgan Europe Limited¹</p>
<p>Dr. Hans Michel Piëch (*1942) Rechtsanwalt Zugehörig seit: 2009 Staatsangehörigkeit: österreichisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt¹ Volkswagen AG, Wolfsburg^{1,3} Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Stv. Vorsitz)^{1,3}</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See¹</p>
<p>Hans Dieter Pötsch (*1951) Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Zugehörig seit: 2010 Staatsangehörigkeit: österreichisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt¹ Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)^{1,3} Bertelsmann Management SE, Gütersloh¹ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh¹ TRATON SE, München (Vorsitz)^{1,3} Wolfsburg AG, Wolfsburg¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Autostadt GmbH, Wolfsburg¹ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)¹ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)¹ Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)¹ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (Stv. Vorsitz)¹</p>
<p>Dr. Ferdinand Oliver Porsche (*1961) Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft Zugehörig seit: 2010 Staatsangehörigkeit: österreichisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{1,3} AUDI AG, Ingolstadt¹ Volkswagen AG, Wolfsburg^{1,3}</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg¹ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg²</p>
<p>Dr. Hans Peter Schützinger (*1960) Sprecher der Geschäftsführung der Porsche Holding GmbH Zugehörig seit: 2017 Staatsangehörigkeit: österreichisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Stv. Vorsitz)¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest¹ Volkswagen Financné služby Slovensko s.r.o., Bratislava (bis 26.11.2024)¹ Volkswagen Group Italia S.p.A.¹ (seit 01.07.2024; Vorsitz) Volkswagen Group Sverigine AB¹ (seit 01.07.2024; Vorsitz) Porsche Versicherungs AG, Salzburg (Vorsitz)¹ Porsche Bank AG, Salzburg (Vorsitz bis 23.09.2024)¹ Din Bil Sverige AB, Stockholm¹ Gletscherbahnen Kaprun AG, Kaprun¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See (Vorsitz)¹</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Hauke Stars (*1967) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich IT Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt¹ CARIAD SE, Wolfsburg¹ RWE AG, Essen^{1,3} PowerCo SE, Salzgitter¹</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Kühne + Nagel International AG, Schinddellegi^{1,3}</p>
<p>Ibrahim Aslan (*1973) (bis 07.06.2024) (Stand: 07.06.2024) Mitglied im Betriebsrat Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim; Leiter des Vertrauenskörpers Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	
<p>Harald Buck (*1962) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim; Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen AG, Wolfsburg^{1,3}</p>
<p>Wolfgang von Dühren (*1962) (bis 07.06.2024) (Stand: 07.06.2024) Leiter International VIP & Special Sales Porsche AG Zugehörig seit: 2014 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	
<p>Martina Holzbauer (*1983) (seit 07.06.2024) Stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim; Mitglied des Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsrats Zugehörig seit: 2024 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	
<p>Akan Isik (*1971) Betriebsrat Zuffenhausen; Mitglied im Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	
<p>Nora Leser (*1981) (bis 07.06.2024) (Stand: 07.06.2024) Gewerkschaftssekretärin der IG Metall – Geschäftsstelle Stuttgart Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Thales Deutschland GmbH, Ditzingen¹</p>
<p>Knut Lofski (*1963) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Porsche Leipzig; Mitglied im Porsche Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Stv. Vorsitz)²</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Steffen Reißig (*1981) (seit 07.06.2024) Erster Bevollmächtigter und Kassierer der IG Metall Leipzig Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig ²
Vera Schalwig (*1979) Leiterin Personalwesen Zuffenhausen Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	
Stefan Schaumburg (*1961) (bis 07.06.2024) (Stand: 07.06.2024) Gewerkschaftssekretär/Leiter des Funktionsbereichs Tarifpolitik beim Vorstand der IG Metall Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen AG, Wolfsburg ^{1,3} CARIAD SE, Wolfsburg ¹ PowerCo SE, Salzgitter ¹ Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig (bis 30.06.2024) ¹
Conny Schönhardt (*1978) (seit 07.06.2024) Leiterin Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau IG Metall Vorstand, Gewerkschaftssekretärin Zugehörig seit: 2024 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg ¹
Carsten Schumacher (*1987) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Weissach; Mitglied im Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg ¹
Heidi Zink-Larson (*1977) (seit 07.06.2024) Stellv. Betriebsratsvorsitzende Betriebsrat Weissach; Mitglied im Porsche Gesamtbetriebsrat Zugehörig seit: 2024 Staatsangehörigkeit: deutsch	

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

VERGÜTUNGSBERICHT 2024

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes („AktG“) einen klaren und verständlichen Vergütungsbericht zu erstellen. In diesem Bericht erläutern Vorstand und Aufsichtsrat die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern.

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG haben bereits für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 einen Vergütungsbericht nach § 162 AktG erstellt. Die Hauptversammlung hat den Vergütungsbericht 2023 am 7. Juni 2024 mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Für die Porsche AG war das Geschäftsjahr 2024 mit vielen Herausforderungen verbunden. Neben geopolitischen Spannungen, makroökonomischen Unsicherheiten und einer schwachen Marktentwicklung in China hat sich auch die Transformation hin zur Elektromobilität verlangsamt. Gleichzeitig wurde das Produktportfolio der Porsche AG umfassend erneuert. Diese Situation spiegelt sich im Jahresergebnis der Porsche AG wider und damit auch in der Vorstandsvergütung, die sich gegenüber dem Vorjahr in den variablen Komponenten reduziert hat.

I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat erstmals am 14. September 2022 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 ein Vorstandsvergütungssystem (das „Vorstandsvergütungssystem 2023“) beschlossen. Die Hauptversammlung 2023 hat das Vorstandsvergütungssystem 2023 in einem Say-on-Pay am 28. Juni 2023 mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Der Aufsichtsrat hat am 15. September 2023 beschlossen, das Vergütungssystem 2023 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 anzupassen (das „Vorstandsvergütungssystem 2024“). Die Hauptversammlung hat das Vergütungssystem 2024 am 7. Juni 2024 mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Im Vergütungssystem 2024 wurde das finanzielle Teilziel Kapitalrendite

(ROI) durch die Netto-Cashflow-Marge (NCFM) Porsche AG Konzern Segment Automobile ersetzt. Die Netto-Cashflow-Marge gehört – anders als der ROI – neben der operativen Umsatzrendite (ROS) Porsche AG Konzern zu den fünf bedeutsamen Leistungsindikatoren zur Steuerung des Porsche AG Konzerns. Diese Leistungsindikatoren werden aus der Strategie sowie den zugrundeliegenden strategischen Zielen abgeleitet und sind jeweils elementare Bestandteile der Konzernplanung sowie Budgetierung. Die NCFM ist damit als zentrale Steuerungsgröße aus Sicht der Porsche AG noch besser geeignet als das bisherige Teilziel ROI, die Vergütung der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Gesellschaft und des Kapitalmarkts in Einklang zu bringen. Im ESG-Faktor wurde das weitere ESG-Kriterium Mitarbeiterzufriedenheit eingeführt und die Gewichtung der ESG-Teilziele angepasst. Durch die Ergänzung der Mitarbeiterzufriedenheit sollen Nachhaltigkeitsaspekte noch breiter berücksichtigt und der Mensch noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns der Porsche AG gerückt werden. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit sichert auch weiterhin die Führungsrolle der Porsche AG im Wettbewerb um die besten Bewerber. Um die einzelnen Elemente des künftig aus drei ESG-Kriterien bestehenden ESG-Teilziels Soziales adäquat zur Geltung zu bringen, wurde das ESG-Teilziel Umwelt mit 40 % und das ESG-Teilziel Soziales mit 60 % gewichtet. Die Kennzahl Dekarbonisierungsindex (DKI) bleibt aber das am stärksten gewichtete Einzelkriterium. Seit dem 1. Januar 2024 richtet sich die Vorstandsvergütung vollständig nach den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems 2024. Bei der Erstellung des Vorstandsvergütungssystems wurde die Porsche AG von unabhängigen Vergütungs- und Rechtsberatern unterstützt.

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat zudem die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 in Zusammenarbeit mit einem renommierten, unabhängigen Vergütungsberater im Marktvergleich sowie unter Berücksichtigung der Aufgaben und Leistungen der Vorstandsmitglieder und der Lage der Gesellschaft überprüft. Als Ergebnis dieser Überprüfung hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Vergütung der Vorstandsmitglieder mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 anzuheben. Mit dieser Vergütungserhöhung gewährleistet die Porsche AG eine wettbewerbsfähige Vergütung der Vorstandsmitglieder, die die Positionierung der Porsche AG im relevanten Marktumfeld berücksichtigt. Um weiterhin positive Verhaltensanreize für besonders gute Leistungen der Vorstandsmitglieder in den für die

Porsche AG strategisch wichtigen Bereichen zu setzen, hat der Aufsichtsrat sich nicht auf die Erhöhung der Vergütung beschränkt, sondern als Teil der Vergütungsstrategie das Vorstandsvergütungssystem weiterentwickelt. Die Maximalvergütung der Vorstandsmitglieder blieb dabei unberührt und gewährleistet eine marktangemessene Begrenzung der Vergütung.

Bereits vor dem Börsengang hat die Porsche AG ein Vergütungssystem (das „alte Vorstandsvergütungssystem“) für die Mitglieder des Vorstands angewendet. Für eine Übergangszeit, bis zum 31. Dezember 2022, hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Vorstandsvergütung gemäß den bisherigen vertraglichen Vereinbarungen nach den Vorgaben des alten Vorstandsvergütungssystems abzuwickeln. Die in diesem Vergütungsbericht dargestellte gewährte und geschuldete Vergütung umfasst demnach mit dem Long Term Incentive / Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 und der zweiten Tranche des IPO-Bonus auch Vergütungselemente nach dem alten Vorstandsvergütungssystem.

Das alte Vorstandsvergütungssystem entsprach zulässigerweise nicht vollumfänglich den aktuellen gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen an börsennotierte Aktiengesellschaften.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über das Vorstandsvergütungssystem gegeben und anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2024 eingegangen.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile des Vorstandsvergütungssystems

Die nachfolgende Tabelle gibt einen zusammengefassten Überblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2024 geltenden Vorstandsvergütungssystems. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile, erläutert deren Zielsetzung und wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Porsche AG fördern soll. Weitere Informationen zu den Vergütungsbestandteilen im Einzelnen finden sich auch in Kapitel A.III.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	<ul style="list-style-type: none"> Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende Jahreswert 2024: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender¹: € 1.085.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.092.500; Vorstandsmitglied: € 945.000 	Grundvergütung und Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	<p>Nebenleistungen, unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ein Fahrzeug mit Tank-/Ladekarte auch zur privaten Nutzung; Übernahme der Besteuerung des geldwerten Vorteils durch die Porsche AG Anspruch auf zwei Leasingfahrzeuge Sachbezugszuschuss Zuschuss zu Kranken- und Pflegeversicherung Ärztliche Vorsorgeuntersuchungen Versicherungen (Unfall-, Reisegepäck-, D&O-Versicherung) Sicherheitsmaßnahmen 	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	<ul style="list-style-type: none"> Beitragsorientierte Versorgungszusage mit jährlichem Beitrag in Höhe von 40 % des Jahresgrundgehalts Auszahlung in der Regel mit Vollendung des 67. Lebensjahres 	Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.
Variable Vergütungsbestandteile		
Jahresbonus / Short Term Incentive („STI“)	<p>Plantyp: Zielbonus</p> <p>Zielbetrag 2024: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender¹: € 1.085.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.092.500; Vorstandsmitglied: € 945.000 </p> <p>Begrenzung: <ul style="list-style-type: none"> 180 % des Zielbetrags, d. h.: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: € 1.953.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.966.500; Vorstandsmitglied: € 1.701.000 </p>	Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen; wirtschaftliche Erfolgsziele sollen das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.
	<p>Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> Operative Umsatzrendite (ROS) des Porsche AG Konzerns (50 %) Netto-Cashflow-Marge (NCFM) Porsche AG Segment Automobile (50 %) ESG-Ziele (Multiplikator 0,63 – 1,43) </p> <p>Bemessungszeitraum: Jeweiliges Geschäftsjahr</p> <p>Auszahlung: <ul style="list-style-type: none"> In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Porsche AG des jeweiligen Geschäftsjahres Anteilige Kürzung bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags </p>	

¹ Dr. Oliver Blume erhält eine anteilige Vergütung von der Porsche AG und der Volkswagen AG.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Langzeitbonus / Long Term Incentive (LTI)	Plantyp:	Virtueller Performance-Share-Plan
	Zielbetrag:	Vorstandsvorsitzender ¹ : € 1.630.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.615.000; Vorstandsmitglied: € 1.383.000
	Begrenzung:	200 % des Zielbetrags, d .h. Vorstandsvorsitzender: € 3.260.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 3.230.000; Vorstandsmitglied: € 2.766.000
	Leistungs-kriterium:	EPS des Porsche AG Konzerns
	Performance-Periode:	Vier Jahre vorwärtsgerichtet
	Auszahlung:	In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses des Porsche AG Konzerns des letzten Jahres der Performance-Periode
Ausscheiden:	— Anteilige Kürzung des Zielbetrags bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags während des Gewährungsgeschäftsjahres	Mit dem LTI wird die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Porsche AG Konzerns ausgerichtet. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS des Porsche AG Konzerns in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.
	— Ersatz- und entschädigungsloser Verfall offener Tranchen bei durch das Vorstandsmitglied verschuldeter Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 84 Abs. 4 AktG oder Verstoß gegen (nachvertragliches) Wettbewerbsverbot	

¹ Dr. Oliver Blume erhält eine anteilige Vergütung von der Porsche AG und der Volkswagen AG.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Sonstige Leistungen		
IPO-Bonus	Plantyp:	Virtueller Aktienplan
	Laufzeit:	Ein, zwei und drei Jahre ab IPO (drei Tranchen)
	Gewährungs-betrag:	Abhängig von Marktkapitalisierung der Porsche AG bei Börsengang
	Schwelle:	Keine Gewährung bei Marktkapitalisierung unterhalb von Schwellenwert
	Begrenzung:	Maximal 150 % des Gewährungsbetrags; mindestens 70 % des Gewährungsbetrags
	Leistungs-kriterien:	— Marktkapitalisierung der Porsche AG — Kursentwicklung der Porsche-Vorzugs-aktie einschließlich Dividenden
Auszahlung:	— Jede Teil-Tranche jeweils am Ende des Monats, der auf den ersten, zweiten und dritten Jahrestag des IPO folgt	Der IPO-Bonus soll den Einsatz der Vorstandsmitglieder bei der Vorbereitung des IPO fördern und durch seine Ausgestaltung als Aktienplan mit dreijähriger Laufzeit auch den nachhaltigen Erfolg des IPO berücksichtigen.
	— Bei Beendigung des Dienstverhältnisses während der Performance-Periode Auszahlung erst zum regulären Zeitpunkt	
Ausscheiden:	Ersatz- und entschädigungsloser Verfall offener Teil-Tranchen bei durch das Vorstandsmitglied verschuldeter Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 84 Abs. 4 AktG	
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	— Ggf. Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile	(Ausgleichs-)Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen.
	— Ggf. Leistungen im Zusammenhang mit einem wesentlichen Standortwechsel	
Nachvertragliches Wettbewerbsverbot	— Zahlung einer Karenzentschädigung unter Anrechnung des Ruhegehalts	Karenzentschädigung wird zum Ausgleich für die Einhaltung des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots gezahlt.
	— Keine Karenzentschädigung bei Aufnahme einer Tätigkeit bei der Volkswagen AG und/oder im Volkswagen Konzern	
Malus und Clawback	— Möglichkeit des Aufsichtsrats, Jahresbonus und LTI im Fall eines relevanten Fehlverhaltens während des jeweiligen relevanten Bemessungszeitraums um bis zu 100 % zu kürzen oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern	Soll die Vorstandsmitglieder zu rechtmäßigem und ethischem Verhalten anhalten.
	— Eine Rückforderung ist ausgeschlossen, wenn seit der Auszahlung des variablen Vergütungsbestandteils mehr als drei Jahre vergangen sind	
Maximalvergütung	— Einbezogen sind das für das jeweilige Geschäftsjahr ausgezahlte Grundgehalt, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Nebenleistungen, die Service Costs der betrieblichen Altersversorgung, der für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte und im Folgejahr ausgezahlte Jahresbonus, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte LTI, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Leistung an neu eintretende Vorstandsmitglieder sowie der Auszahlungsbetrag aus der Teil-Tranche des IPO-Bonus, der im jeweiligen Geschäftsjahr zur Auszahlung kommt	Maximalvergütung soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt.
	— Für den Vorstandsvorsitzenden ¹ brutto € 5.000.000 pro Geschäftsjahr, für den Stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden brutto € 6.000.000 pro Geschäftsjahr und für ordentliche Vorstandsmitglieder brutto € 5.000.000 pro Geschäftsjahr	

¹ Dr. Oliver Blume erhält eine anteilige Vergütung von der Porsche AG und der Volkswagen AG.

III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 bestellten Vorstandsmitglieder

1. VORSTANDSMITGLIEDER IM GESCHÄFTSJAHR 2024

Im Geschäftsjahr 2024 gehörten dem Vorstand der Porsche AG folgende Mitglieder an:

- Dr. Oliver Blume ist Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2013 und seit 1. Oktober 2015 Vorstandsvorsitzender. Zudem ist er seit 13. April 2018 Mitglied des Vorstands und seit 1. September 2022 Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG. Bis zum 31. Dezember 2022 hat Dr. Oliver Blume keine Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 Nr. 1 AktG von der Porsche AG erhalten, sondern ausschließlich von der Volkswagen AG. Seit 1. Januar 2023 erhält Dr. Oliver Blume eine Vergütung von der Volkswagen AG einerseits und der Porsche AG andererseits. Die Vergütung der Volkswagen AG und der Porsche AG werden jeweils entsprechend dem Tätigkeitsumfang von Dr. Oliver Blume anteilig berechnet und ausbezahlt; die Vergütung der Volkswagen AG wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet.
- Lutz Meschke ist Mitglied des Vorstands seit 6. November 2009 und seit 1. Oktober 2015 Stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Er ist zudem seit Juli 2020 Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) und erhält von der Porsche SE für diese Tätigkeit eine Vergütung, die nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet wird.
- Barbara Frenkel ist Mitglied des Vorstands seit 19. August 2021.
- Andreas Haffner ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2015.
- Sajjad Khan ist Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.
- Detlev von Platen ist Mitglied des Vorstands seit 1. November 2015.
- Albrecht Reimold ist Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2016.
- Dr. Michael Steiner ist Mitglied des Vorstands seit 3. Mai 2016.

Dem Vorstand der Porsche AG gehören Mitglieder an, die neben ihrem Vorstandsamt bei der Porsche AG ein weiteres Vorstandsamt bekleiden. Zum Teil erhalten die Vorstandsmitglieder für diese Ämter eine eigene Vergütung. Im Übrigen erhalten die Vorstandsmitglieder für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit, insbesondere in anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie – mit Ausnahme der Vergütung, die die Herren Dr. Blume und Dr. Steiner von der Volkswagen AG und Herr Meschke von der Porsche SE erhalten – auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Porsche AG angerechnet und reduziert diese entsprechend. Bei Mandaten, die Vorstandsmitglieder nicht im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit wahrnehmen, entscheidet der Aufsichtsrat, ob und gegebenenfalls inwieweit eine etwaige Vergütung auf

die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Porsche AG angerechnet wird. Eine Vergütung, die Vorstandsmitglieder für solche Mandate erhalten, wird von dem für das jeweilige Unternehmen zuständigen Gremium festgelegt und gegebenenfalls vom jeweiligen Unternehmen berichtet. Derzeit wird keine solche Vergütung auf die Vergütung angerechnet, die die Vorstandsmitglieder von der Porsche AG erhalten.

2. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2024

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

- Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“.
- Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden“.

2.1 Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 faktisch zugeflossen sind. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2024 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen und der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Porsche AG ausgezahlte Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2024 berichtet, für welchen die zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht ist, sowie der im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2021–2023 abzüglich der Bestandssicherung für den LTI 2021–2023 ausgewiesen. Zudem wurde im Geschäftsjahr 2024 die zweite Tranche des IPO-Bonus mit einer zweijährigen Laufzeit ausgezahlt. Da sich die Porsche AG mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befand, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands gezahlt wurden.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da sie dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt. Zudem sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen im Ruhestand eingeflossen.

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die Porsche AG im Geschäftsjahr 2024 keinen Gebrauch gemacht.

Weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Tabellen finden sich unter den Tabellen.

Dr. Oliver Blume¹, Vorstandsvorsitzender

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	1.085.000	37,7
Nebenleistungen ²	0	0,0
Summe fixe Vergütung	1.085.000	37,7
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.334.116	46,3
Mehrfähige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	-	-
2. Tranche des IPO-Bonus	461.610	16,0
Summe variable Vergütung	1.795.726	62,3
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.880.726	100,0
Versorgungsaufwand	439.239	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.319.965	-

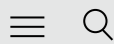
¹ Herr Dr. Blume erhält zudem eine Vergütung der Volkswagen AG. Diese Vergütung wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet. Über die Vergütung, die Herr Dr. Blume im Geschäftsjahr 2024 von der Volkswagen AG erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2024 der Volkswagen AG berichtet.

² Herr Dr. Blume erhält eine Nebenleistungspauschale von der Volkswagen AG

Lutz Meschke¹, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender; Geschäftsbereich Finanzen und IT

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	1.092.500	38,4
Nebenleistungen	70.885	2,5
Summe fixe Vergütung	1.163.385	40,9
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.343.338	47,3
Mehrfähige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	71.916	2,5
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	9,3
Summe variable Vergütung	1.679.082	59,1
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.842.467	100,0
Versorgungsaufwand	444.574	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.287.041	-

¹ Herr Meschke erhält zudem eine Vergütung der Porsche SE. Diese Vergütung wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet. Über die Vergütung, die Herr Meschke im Geschäftsjahr 2024 von der Porsche SE erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2024 der Porsche SE berichtet.

**Barbara Frenkel, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Beschaffung**

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	33,3
Nebenleistungen	49.857	1,8
Summe fixe Vergütung	994.857	35,0
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	40,9
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 ¹	419.744	14,8
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	9,3
Summe variable Vergütung	1.845.544	65,0
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.840.402	100,0
Versorgungsaufwand	387.521	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.227.923	–

¹ Zeitanteilig; Frau Frenkel verfügte zudem über keine Bestandssicherung, daher erfolgt hier kein Abzug einer Bestandssicherung.

Andreas Haffner, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Personal- und Sozialwesen

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	38,0
Nebenleistungen	69.342	2,8
Summe fixe Vergütung	1.014.342	40,8
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	46,8
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	44.999	1,8
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	10,6
Summe variable Vergütung	1.470.799	59,2
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.485.142	100,0
Versorgungsaufwand	383.956	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.869.098	–

Sajjad Khan, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Car-IT

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	43,7
Nebenleistungen	55.142	2,6
Summe fixe Vergütung	1.000.142	46,3
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	53,7
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	–	–
2. Tranche des IPO-Bonus	–	–
Summe variable Vergütung	1.161.972	53,7
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.162.114	100,0
Versorgungsaufwand	380.247	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.542.361	–

Detlev von Platen, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Vertrieb und Marketing

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	36,9
Nebenleistungen	147.710	5,8
Summe fixe Vergütung	1.092.710	42,6
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	45,3
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	44.999	1,8
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	10,3
Summe variable Vergütung	1.470.799	57,4
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.563.509	100,0
Versorgungsaufwand	383.240	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.946.749	–

MAGAZIN**AN UNSERE AKTIONÄRE****CORPORATE GOVERNANCE**

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

> Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT**NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG**

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS**WEITERE INFORMATIONEN**

Albrecht Reimold, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Produktion und Logistik

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	37,3
Nebenleistungen	116.972	4,6
Summe fixe Vergütung	1.061.972	41,9
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	45,9
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	44.999	1,8
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	10,4
Summe variable Vergütung	1.470.799	58,1
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.532.772	100,0
Versorgungsaufwand	382.637	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.915.409	–

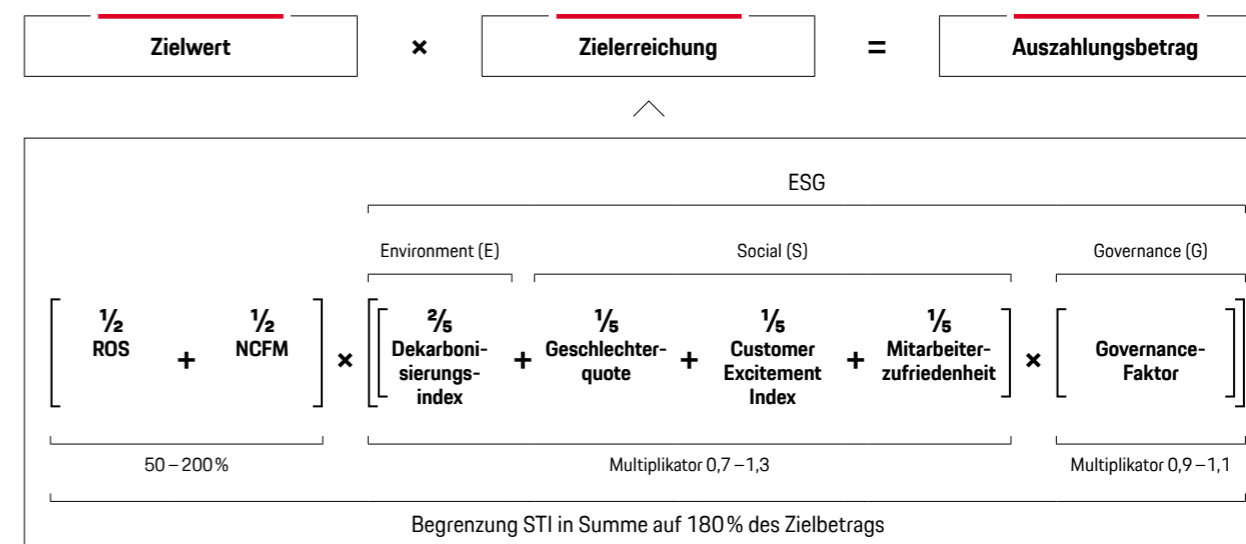
Dr. Michael Steiner, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Forschung und Entwicklung

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	945.000	37,7
Nebenleistungen	94.068	3,7
Summe fixe Vergütung	1.039.068	41,4
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2024	1.161.972	46,3
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandssicherung LTI 2021–2023	44.999	1,8
2. Tranche des IPO-Bonus	263.828	10,5
Summe variable Vergütung	1.470.799	58,6
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.509.868	100,0
Versorgungsaufwand	383.638	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.893.506	–

2.2 Erläuterung

2.2.1 Leistungskriterien der variablen Vergütung

a) Leistungskriterien Jahresbonus



Der Jahresbonus bemisst sich als kurzfristiger variabler Vergütungsbestandteil nach der Zielerreichung während des Geschäftsjahres. Er ist ausgerichtet an finanziellen Zielen der Porsche AG sowie einem ESG-Faktor. Der Aufsichtsrat der Porsche AG legt die Werte für diese Ziele für jedes Geschäftsjahr fest. Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung überprüft und der Auszahlungsbetrag ermittelt. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird der individuelle Zielbetrag mit der Summe der gewichteten finanziellen Teilzielerreichungsgrade und dem ESG-Faktor multipliziert. Der Jahresbonus kann zwischen € 0 und 180 % des Zielbetrags (Cap) betragen. Der sich so ergebende Betrag wird, vorbehaltlich der Feststellung eines Malus, an die Vorstandsmitglieder ausbezahlt. Die Ist-Werte werden auf eine Nachkommastelle gerundet angegeben, die initiale Berechnung erfolgt jedoch auf Basis von zwei Nachkommastellen; Abweichungen im Ergebnis beruhen auf Rundungsdifferenzen.

aa) Finanzielle Ziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns („ROS“) und die Netto-Cashflow-Marge Porsche AG Konzern Segment Automobile („NCFM“) festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden.

	2024
ROS	
Maximalwert (200%-Niveau)	20,0
Zielwert (100%-Niveau)	15,0
Schwellenwert (50%-Niveau)	12,5
Ist-Wert	14,1
Zielerreichung (in %)	81
NCFM	
Maximalwert (150%-Niveau)	13,0
Zielwert (100%-Niveau)	10,0
Schwellenwert (50%-Niveau)	8,5
Ist-Wert ¹	10,9
Zielerreichung (in %)	131
Zielerreichung gesamt	106

¹ Übergeleiteter Wert, vor Ausfinanzierung der betrieblichen Altersversorgung

Der Aufsichtsrat kann den tatsächlich errechneten Teilzielerreichungsgrad des Teilziels NCFM nach billigem Ermessen in begründeten Ausnahmefällen anpassen, um eine leistungsgerechte Bewertung dieses Teilziels sicherzustellen. Die Anpassung kann zu einer Erhöhung oder zu einer Verminderung des Teilzielerreichungsgrads des Teilziels NCFM führen. Als begründete Ausnahmefälle kommen insbesondere cashflow-wirksame Umgestaltungen der betrieblichen Altersversorgung, Unternehmensverkäufe oder -zukäufe oder Umstrukturierungen in Betracht. Im Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat der Porsche AG von dieser Anpassungsmöglichkeit Gebrauch gemacht und den tatsächlich errechneten Teilzielerreichungsgrad

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

› Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

des Teilziels NCFM von 108 % auf 131 % durch eine Überleitung der NCFM angepasst. Die Anpassung beruht auf der im Jahr 2024 gestarteten Ausfinanzierung der betrieblichen Altersversorgung im Porsche AG Konzern. Der Aufsichtsrat hat auf Antrag des Vorstands in seiner Sitzung im Mai 2024 beschlossen, ein signifikantes Planvermögen zur Ausfinanzierung freizugeben. Die Veranlagung der Gelder im Planvermögen bietet im Vergleich zur Kapitalverzinsung der Liquiditätsreserven eine deutlich höhere Renditeerwartung und damit eine optimale Verwendung der Liquidität der Porsche AG. Zum Ende des Geschäftsjahrs 2024 belief sich die Ausfinanzierung auf insgesamt EUR 250 Mio. und wirkte sich in dieser Höhe mindernd auf die Netto-Cashflow-Marge Porsche AG Konzern Segment Automobile aus. Diese Ausfinanzierung war zum Zeitpunkt der Festlegung der Zielwerte für das Teilziel NCFM für das Geschäftsjahr 2024 noch nicht geplant und konnte demnach bei der Festlegung dieser Zielwerte nicht berücksichtigt werden. Die Minderung der Netto-Cashflow-Marge Porsche AG Konzern Segment Automobile lässt keinen Rückschluss auf die wirtschaftliche Lage der Porsche AG oder die Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024 zu. Diese Anpassung stellt nach Überzeugung des Aufsichtsrats sicher, dass die Zielerreichung und die damit verbundene Vergütung sich auf die operative Leistung konzentrieren und nicht durch sehr materielle ungeplante Effekte verzerrt werden. Der tatsächlich errechnete Wert des Teilziels NCFM betrug 10,25 %. Wird die Ausfinanzierung der betrieblichen Altersversorgung herausgerechnet, beträgt der errechnete Wert des Teilziels NCFM 10,94 %. Unter Berücksichtigung der Ausfinanzierung der betrieblichen Altersversorgung beträgt der vom Aufsichtsrat festgelegte Teilzielerreichungsgrad des Teilziels NCFM 131 % anstatt 108 %.

bb) ESG-Faktor

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die ESG-Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Geschlechterquote, Customer Excitement Index und Mitarbeiterzufriedenheit) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden.

Der Dekarbonisierungsindex (DKI) verfolgt das Ziel, die Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) in CO₂-Äquivalenten darzustellen. Dabei werden Umweltauswirkungen wie der CO₂-Fußabdruck über den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg untersucht. Ausführliche Informationen zur Dekarbonisierung finden sich unter → **E1 Klimawandel** in der zusammengefassten Nichtfinanziellen Erklärung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Die Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit nimmt im gesamten Porsche AG Konzern einen hohen Stellenwert ein. Die Porsche AG ist davon überzeugt, dass Diversität und Chancengleichheit entscheidende Faktoren für einen langfristigen Unternehmenserfolg sind. Das Unternehmen hat sich daher zur

Aufgabe gemacht, den Frauenanteil auf allen Ebenen weiter zu steigern und zielt daher die Geschlechterquote. Ausführliche Informationen zur gesetzlichen Geschlechterquote finden sich unter → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Ein zentrales Ziel der Porsche AG ist es, seine Kundinnen und Kunden zu begeistern. Die Erwartungen der Kundinnen und Kunden will die Porsche AG nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Unter Verwendung des „Customer Excitement Index“ misst die Porsche AG entlang der „Customer Journey“ die Kundenbegeisterung – eine Grundvoraussetzung für deren kontinuierliche Verbesserung. Mit der Berücksichtigung dieser Kenngröße ist das Ziel einer direkten Verbindung zwischen Kundenbegeisterung und Vorstandsvergütung sichergestellt. Ausführliche Informationen zum „Customer Excitement Index“ finden sich unter → **S4 Verbraucher und Endnutzer** in der zusammengefassten Nichtfinanziellen Erklärung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Mit der Mitarbeiterzufriedenheit werden Nachhaltigkeitsaspekte noch breiter berücksichtigt und der Mensch wird noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns der Porsche AG gerückt. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit wirkt sich aus Sicht der Porsche AG zudem positiv auf die Außenwahrnehmung der Gesellschaft als hoch attraktiver Arbeitgeber in einem zunehmend kompetitiven Arbeitnehmer- und Bewerberumfeld aus. Die Mitarbeiterzufriedenheit wird über eine jährliche Mitarbeiterbefragung ermittelt. Die Ergebnisse des sogenannten „Porsche Puls“ liefern einen Indexwert, der entsprechend gezielt in der Vorstandvergütung verankert ist. Ausführliche Informationen zur Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität finden sich unter → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** in der zusammengefassten Nichtfinanziellen Erklärung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt. Weitere Informationen zum Thema Compliance und Integrität finden sich unter → **G1 Unternehmensführung** in der zusammengefassten Nichtfinanziellen Erklärung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für den Dekarbonisierungsindex, die Geschlech-

terquote, den Customer Excitement Index und die Mitarbeiterzufriedenheit festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welcher Multiplikationsfaktor für das Geschäftsjahr 2024 erzielt wurde.

	Umwelt		Soziales			
	Dekarbonisierungsindex	in Prozent/Index	Geschlechterquote 1. Berichtsebene	Geschlechterquote 2. Berichtsebene	Customer Excitement Index	Mitarbeiterzufriedenheit
in tCO ₂ e/Fahrzeug	2024		2024	2024	2024	2024
Maximalwert (1,3)	57,3	Maximalwert (1,3)	20,9	19,1	48,0	77,3
Zielwert (1,0)	58,3	Zielwert (1,0)	19	17,4	46,0	75,3
Schwellenwert (0,7)	59,3	Schwellenwert (0,7)	17,1	15,7	44,0	73,3
Ist-Wert ¹	57,3	Ist-Wert	22,0	18,8	45,5	75,4
Zielerreichung (in Faktor)	1,29	Zielerreichung (in Faktor)	1,30	1,25	0,93	1,02

¹ Inklusive freiwilliger CO₂-Kompensationen über Klimaschutzprojekte

Der ESG-Faktor ergibt sich aus den jeweils gewichteten ESG-Teilzielen Umwelt (Dekarbonisierungsindex) (40 %) und Soziales (jeweils gleich gewichtet: Geschlechterquote, Customer Excitement Index und Mitarbeiterzufriedenheit) (60 %) sowie dem Governance-Faktor von 1,0. Der ESG-Faktor für das Geschäftsjahr 2024 beträgt damit 1,16.

b) Leistungskriterien Long Term Incentive (LTI) 2021–2023 und Ausblick LTI 2022–2024

aa) Angaben zum LTI nach dem alten Vorstandsvergütungssystem
Das alte Vorstandsvergütungssystem sah für die Vorstandsmitglieder eine aktienbasierte langfristige variable Vergütung in Form eines vorwärtsgerichteten Performance-Share-Plans mit dreijähriger Laufzeit vor. Der LTI richtete sich nach der Wertentwicklung und dem EPS der Vorzugsaktie der Volkswagen AG mit der Wertpapierkennnummer 766403 („Volkswagen-Vorzugsaktie“) während der dreijährigen Laufzeit. Den Vorstandsmitgliedern wurde zu Beginn der dreijährigen Performance-Periode abhängig von dem jeweiligen Zielwert bedingt eine bestimmte Anzahl an Performance-Shares zugeteilt. Nach Ablauf der Performance-Periode wurde die finale Anzahl an Performance-Shares abhängig von der durchschnittlichen EPS-Zielerreichung der Volkswagen-Vorzugsaktie während der Performance-Periode ermittelt. Die finale Anzahl an Performance-Shares wurde mit der Summe aus dem Aktienkurs der Volkswagen-Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode, kaufmännisch gerundet auf zwei Nachkommastellen, und den während der Performance-Periode pro Volkswagen-Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden multipliziert. Der LTI kann zwischen € 0 und 200 % des Zielbetrags (Cap) betragen.

Unter dem alten Vorstandsvergütungssystem wurden den Vorstandsmitgliedern insgesamt drei Tranchen des Performance-Share-Plans zugeteilt: 2020–2022, 2021–2023 und 2022–2024. Im Geschäftsjahr 2024 kam die zweite Tranche des dreijährigen Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2021–2023 zur Auszahlung.

Bis zum 31. Dezember 2019 bestand die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einem rückwärts gerichteten Unternehmensbonus und einem rückwärts gerichteten Langzeitbonus. Durch die Umstellung von einer rückwärts auf eine vorwärtsgerichtete langfristige variable Vergütung zum 1. Januar 2020 entstand für die zum damaligen Zeitpunkt bestellten Vorstandsmitglieder während der ersten beiden Geschäftsjahre ab der Umstellung, also in den Geschäftsjahren 2021 und 2022, eine vorübergehende Auszahlungslücke. Während der Umstellungsphase hat die Porsche AG den Vorstandsmitgliedern daher eine Bestandssicherung zugesagt. Dies betraf die aktiven Vorstandsmitglieder Herren Meschke, Haffner, von Platen, Reimold und Dr. Steiner sowie grundsätzlich Frau Frenkel, für die sich gemäß der mit ihr getroffenen Vereinbarungen jedoch rechnerisch kein Ausgleichsbetrag der Bestandssicherung für den LTI 2021–2023 ergab. Zudem erhielt das ehemalige Vorstandsmitglied Herr Städter eine Bestandssicherung. Für die betroffenen Vorstandsmitglieder wird der Auszahlungsbetrag des LTI 2021–2023 nach Verrechnung mit der Bestandssicherung 2021 als gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den Langzeitbonus nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

> Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

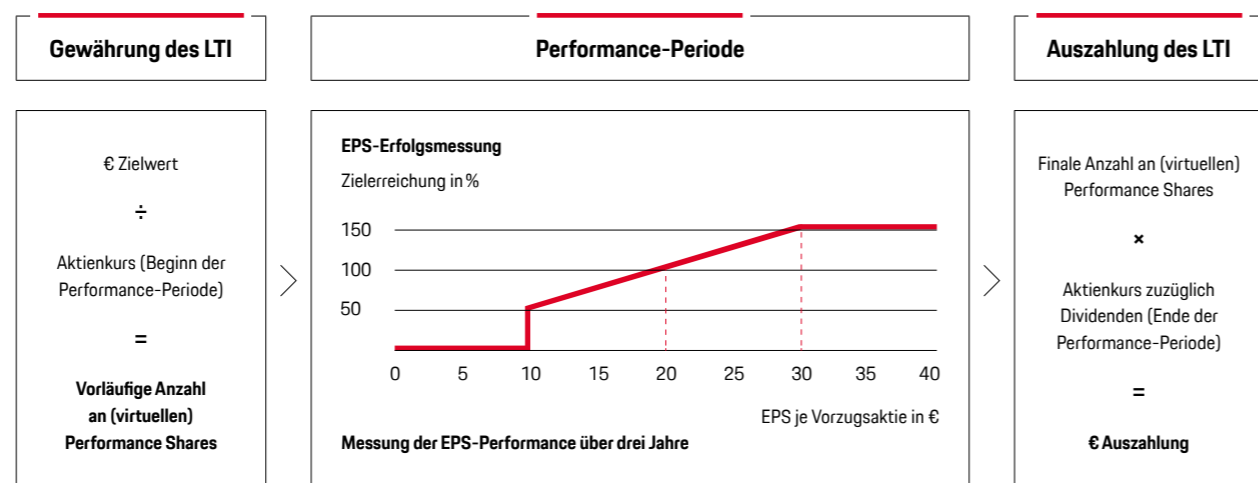
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Langzeitbonus / Long Term Incentive (LTI) bis 31. Dezember 2022	Plantyp:	Virtueller Performance-Share-Plan
	Zielbetrag bis 31. Dezember 2022:	Vorstandsvorsitzender ¹ : € 0; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 653.400; Vorstandsmitglied: € 945.000
	Performance-Periode:	Drei Jahre vorwärtsgerichtet
	Leistungskriterium:	EPS der Volkswagen AG (100 %)
	Begrenzung:	200 % des Zielbetrags, d. h. Vorstandsvorsitzender: € 0; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.306.800; Vorstandsmitglied: € 1.890.000
Ausscheiden:	— Anteilige Kürzung des Zielbetrags bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags während des Gewährungsgeschäftsjahres — Ersatz- und entschädigungsloser Verfall offener Tranchen bei durch das Vorstandsmitglied verschuldeter Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 84 Abs. 4 AktG oder Verstoß gegen (nachvertragliches) Wettbewerbsverbot	

¹ Dr. Oliver Blume hat bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2022 seine Vergütung ausschließlich von der Volkswagen AG erhalten. Von der Porsche AG hat Herr Dr. Blume keine eigene Vergütung erhalten.



bb) Angaben zum Performance-Share-Plan

	Performance-Periode 2020–2022	Performance-Periode 2021–2023	Performance-Periode 2022–2024
	Anzahl zugeteilte virtuelle Aktien im Zuteilungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte virtuelle Aktien im Zuteilungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte virtuelle Aktien im Zuteilungszeitpunkt
Dr. Oliver Blume	0	0	0
Lutz Meschke	3.682	4.381	3.718
Barbara Frenkel	0	1.866	5.377
Andreas Haffner	4.240	5.045	5.377
Detlev von Platen	4.240	5.045	5.377
Albrecht Reimold	4.240	5.045	5.377
Dr. Michael Steiner	4.240	5.045	5.377
Summe	20.642	26.427	30.603

cc) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindest-, Ziel- und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2021–2023 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung kam, soweit der Auszahlungsbetrag die für 2021 ausgezahlte Bestandssicherung überstieg.

Performance-Periode 2021–2023

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2023	2022	2021
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	31,85 ¹	29,69	29,65
Zielerreichung (%)	150	148	148

¹ Wert gegenüber Vorjahr aufgrund Anpassungen Volkswagen AG geändert

Über den Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2020–2022 bzw. die Bestandssicherung für 2022 hat die Porsche AG im Vergütungsbericht 2023 ausführlich berichtet. Die nachfolgende Übersicht zeigt, welche Mindest-, Ziel- und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode 2022–2024 nach dem alten Vorstandsvergütungssystem festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2024 erzielt wurden. Der Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2022–2024 war im Geschäftsjahr 2024 noch nicht fällig und wurde noch nicht ausbezahlt; er stellt daher keine im Geschäftsjahr 2024 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

Performance-Periode 2022–2024

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2024	2023	2022
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	21,42	31,85 ¹	29,69
Zielerreichung (%)	107	150	148

¹ Wert gegenüber Vorjahr aufgrund Anpassungen Volkswagen AG geändert

dd) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Der für die Performance-Periode 2021–2023 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	2021–2023
Anfangs-Referenzkurs	149,14
Schluss-Referenzkurs	110,83
Dividendenäquivalent	
2021	4,86
2022	7,56
2023	27,82

Die nachfolgende Übersicht zeigt für den nach dem alten Vorstandsvergütungssystem zugeteilten und noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Plan mit den in der Performance-Periode 2022–2024 maßgeblichen Referenzkursen der Volkswagen-Vorzugsaktie sowie das Dividendenäquivalent.

€	2022–2024
Anfangs-Referenzkurs	175,75
Schluss-Referenzkurs	84,13
Dividendenäquivalent	
2022	7,56
2023	27,82
2024	9,06

c) Leistungskriterien Long Term Incentive (LTI) 2023–2026 und 2024–2027 – basierend auf Aktien der Porsche AG

aa) Angaben zum Performance-Share-Plan 2023–2026 und 2024–2027

Der vierjährige Performance-Share-Plan, der sich nach der Wertentwicklung und dem EPS der Porsche-Vorzugsaktie richtet, gilt ab dem 1. Januar 2023 für alle Vorstandsmitglieder. Dazu werden den Vorstandsmitgliedern zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres virtuelle Performance-Shares zugeteilt. Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan nach Ablauf einer vierjährigen Performance-Periode richtet sich nach dem EPS der Porsche-Vorzugsaktie während der Performance-Periode und der Aktienkursentwicklung einschließlich Dividenden der Porsche-Vorzugsaktie. Eine Bestandssicherung besteht nicht.

Im Folgenden wird bereits ein Ausblick auf die Leistungskriterien der aktuell zugeteilten Tranchen 2023–2026 und 2024–2027 gegeben.

bb) Angaben zu den Performance-Shares

	Performance-Periode 2023–2026	Performance-Periode 2024–2027
	Anzahl zugeteilte virtuelle Aktien im Zuteilungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte virtuelle Aktien im Zuteilungszeitpunkt
Dr. Oliver Blume	11.811	19.495
Lutz Meschke	13.780	19.316
Barbara Frenkel	11.549	16.541
Andreas Haffner	11.549	16.541
Sajjad Khan	1.930	16.541
Detlev von Platen	11.549	16.541
Albrecht Reimold	11.549	16.541
Dr. Michael Steiner	11.549	16.541
Summe	85.266	138.057

cc) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindest-, Ziel- und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für die Performance-Share-Pläne 2023–2026 und 2024–2027 festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2024 bereits erzielt wurden.

Performance-Periode 2023–2026

EPS Porsche-Vorzugsaktie

€	2024	2023
Maximalwert	6,00	6,00
Zielwert 100%-Niveau	4,50	4,50
Mindestwert	3,50	3,50
Ist-Wert	3,95	5,67
Zielerreichung (%)	72,5	139

Performance-Periode 2024–2027

EPS Porsche-Vorzugsaktie

€	2024
Maximalwert	6,00
Zielwert 100%-Niveau	4,50
Mindestwert	3,50
Ist-Wert	3,95
Zielerreichung (%)	72,5

dd) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Die für die bereits zugeteilten Performance-Share-Pläne 2023–2026 und 2024–2027 maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Performance-Periode 2023–2026

€	2023–2026
Anfangs-Referenzkurs	101,60
Schluss-Referenzkurs ¹	■
Dividendenäquivalent	
2023	1,01
2024	2,31
2025	■
2026	■

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

Performance-Periode 2024–2027

€	2024–2027
Anfangs-Referenzkurs	83,61
Schluss-Referenzkurs ¹	■
Dividendenäquivalent	
2024	2,31
2025	■
2026	■
2027	■

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

e) IPO-Bonus

aa) Angaben zum IPO-Bonus

Die Porsche AG hat mit den Vorstandsmitgliedern für den Fall des erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG eine Vereinbarung über einen IPO-Bonus in Form eines virtuellen Aktienplans mit einer Laufzeit von drei Jahren mit Wirkung ab dem Tag des IPO abgeschlossen. Der IPO-Bonus soll die Leistungen der Vorstandsmitglieder bei der Vorbereitung des IPO sachgerecht incentivieren und zugleich die Nachhaltigkeit des Erfolgs des IPO berücksichtigen. Der IPO-Bonus richtet sich nach der Marktkapitalisierung, der Aktienkursentwicklung der Porsche-Vorzugsaktie sowie den während der Performance-Periode ausbezahlten Dividenden.

Den Vorstandsmitgliedern wurden am Tag des IPO (29. September 2022) virtuelle Aktien zugeteilt. Die Anzahl der zugeteilten virtuellen Aktien bestimmte sich nach dem Gewährungsbetrag, der in Abhängigkeit von der (theoretischen) Marktkapitalisierung auf Basis des Platzierungspreises der Porsche-Vorzugsaktie berechnet wurde. Die Porsche AG hat dazu für die Marktkapitalisierung einen Schwellen-, einen Ziel- und einen Maximalwert festgelegt. Die Anzahl zuzuteilender virtueller Aktien ermittelte sich durch Division des Gewährungsbetrags durch den Schlusskurs der Porsche-Vorzugsaktie im XETRA-Handelssystem der Deutschen Börse AG am ersten Börsenhandelstag („Zuteilungskurs“). Die so ermittelte Anzahl an virtuellen Aktien wurde kaufmännisch auf die nächste durch drei teilbare ganze Zahl gerundet und die gerundete Anzahl an virtuellen Aktien in drei gleich große Teil-Tranchen mit einer Laufzeit von einem, zwei und drei Jahren ab dem Zeitpunkt des IPO aufgeteilt. Die Laufzeit der ersten Teil-Tranche endete am ersten

Jahrestag des IPO, die Laufzeit der zweiten Teil-Tranche endet am zweiten Jahrestag des IPO und die Laufzeit der dritten Teil-Tranche endet am dritten Jahrestag des IPO.

Nach Ablauf der jeweiligen Laufzeit wird der Auszahlungsbetrag aus der Teil-Tranche ermittelt, indem die Anzahl der virtuellen Aktien der jeweiligen Teil-Tranche mit der Summe aus dem arithmetischen Mittel der Schlusskurse der Porsche-Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Laufzeit der jeweiligen Teil-Tranche („Schlusskurs“) und den während der Laufzeit der jeweiligen Teil-Tranche ausgezahlten Dividenden multipliziert wird.

Der Auszahlungsbetrag aus dem IPO-Bonus ist für jede Teil-Tranche nach oben und unten begrenzt. Unterschreitet der Schlusskurs zuzüglich der während der Laufzeit der jeweiligen Teil-Tranche ausgezahlten Dividenden den Zuteilungskurs um mehr als 30 %, erhält das Vorstandsmitglied für die jeweilige Teil-Tranche einen Mindestauszahlungsbetrag von 70 % eines Drittels des Gewährungsbetrags. Der maximale Auszahlungsbetrag beträgt für jede Teil-Tranche 150 % eines Drittels des Gewährungsbetrags. Der Auszahlungsbetrag aus dem IPO-Bonus ist damit insgesamt nach oben hin begrenzt.

Über die Teil-Tranchen des IPO-Bonus wird ausführlich in dem Vergütungsbericht für das jeweilige Jahr der Auszahlung berichtet. In diesem Vergütungsbericht wird über die zweite Teil-Tranche des IPO-Bonus berichtet, die Ende Oktober 2024 ausbezahlt wurde. Bei der ersten und dritten Teil-Tranche handelt es sich nicht um eine gewährte und geschuldete Vergütung des Geschäftsjahres 2024.

bb) Angaben zu den virtuellen Aktien des IPO-Bonus

	Teil-Tranche 1 Ab IPO bis 1. Jahrestag des IPO	Teil-Tranche 2 Ab IPO bis 2. Jahrestag des IPO	Teil-Tranche 3 Ab IPO bis 3. Jahrestag des IPO
	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Zuteilungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Zuteilungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Zuteilungszeitpunkt
Dr. Oliver Blume	6.430	6.430	6.430
Lutz Meschke	3.675	3.675	3.675
Barbara Frenkel	3.675	3.675	3.675
Andreas Haffner	3.675	3.675	3.675
Sajjad Khan	–	–	–
Detlev von Platen	3.675	3.675	3.675
Albrecht Reimold	3.675	3.675	3.675
Dr. Michael Steiner	3.675	3.675	3.675
Summe	28.480	28.480	28.480

cc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Der Zuteilungskurs, der für die Teil-Tranchen 1 und 2 maßgebliche Schlusskurs der Porsche-Vorzugsaktie sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	
Zuteilungskurs	82,50
Schlusskurs 1. Teil-Tranche	98,03
Dividendenäquivalent 2023	1,01
Schlusskurs 2. Teil-Tranche	71,79
Dividendenäquivalent 2024	2,31
Schlusskurs 3. Teil-Tranche ¹	■
Dividendenäquivalent 2025	■

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

2.2.2 Übereinstimmung mit dem Vorstandsvergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems. Im Geschäftsjahr 2024 wurde nicht vom geltenden Vorstandsvergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile zu kürzen, da 180 % des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 200 % des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden.

2.2.3 Maximalvergütung

Für jedes Vorstandsmitglied gilt eine Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG, durch die die Vergütung insgesamt nach oben hin begrenzt ist. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vorstandsvergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten.

2.2.4 Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung

a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung

Die Dienstverträge aller Vorstandsmitglieder sehen Auslauffristen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands, der Amtsniederlegung und den Fall der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsamts vor. Im Fall des Widerrufs der Bestellung, ohne dass zugleich ein wichtiger Grund i. S. d. § 626 Abs. 1 BGB vorliegt, enden die Dienstverträge grundsätzlich nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten zum Monatsende, sofern nicht der Dienstvertrag zuvor endet. Gleiches gilt bei einer Amtsniederlegung ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 Abs. 1 BGB sowie bei der einvernehmlichen Beendigung der Bestellung, sofern nichts anderes vereinbart wird. Während der Auslauffrist ist eine anderweitige Vergütung anzurechnen.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

Erklärung zur Unternehmensführung

Mitglieder des Vorstands

Mitglieder des Aufsichtsrats

› Vergütungsbericht 2024

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Im Fall des Widerrufs der Bestellung, ohne dass zugleich ein wichtiger Grund i. S. d. § 626 Abs. 1 BGB vorliegt, erhalten die Vorstandsmitglieder eine Abfindung in Höhe der Bruttobezüge für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, höchstens jedoch in Höhe von zwei Bruttojahreseinkommen. Das für die Berechnung der Abfindungssumme maßgebliche Jahreseinkommen setzt sich grundsätzlich aus dem Fixum des Vorjahres zuzüglich des für das abgelaufene Geschäftsjahr ausgezahlten Jahresbonus zusammen. Ergänzend dazu werden während der Laufzeit der Abfindungsraten weiterhin LTI-Tranchen zugeteilt und vertragsgemäß abgerechnet und ausgezahlt.

Die Abfindung wird in monatlichen Bruttoteilbeträgen in gleicher Höhe ab dem Ende der Bestellung gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Porsche AG für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Die Abfindung wird nicht gezahlt, wenn das Vorstandsmitglied bei der Porsche AG oder einem anderen Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Rahmen eines Arbeits-/Dienstverhältnisses weiterbeschäftigt wird.

Die Regelungen zur Abfindung gelten entsprechend bei einvernehmlicher Beendigung der Bestellung, wenn kein wichtiger Grund i. S. d. § 626 Abs. 1 BGB vorliegt. Bei einer Amtsniederlegung steht den Vorstandsmitgliedern keine Abfindung zu.

Den Mitgliedern des Vorstands sind grundsätzlich auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ohne Eintritt eines Versorgungsfalls eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung zugesagt (näheres zu diesen Versorgungsleistungen im nächsten Abschnitt).

b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Ab dem 1. Januar 2023 wurden allen Vorstandsmitgliedern neue Versorgungszusagen gemäß dem Vorstandsvergütungssystem erteilt. Die Porsche AG hat ein neues, kapitalmarktorientiertes Versorgungssystem eingeführt. Die Vorstandsmitglieder

erhalten eine beitragsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen, die durch ein Contractual Trust Arrangement finanziert wird. Die zugesagten Altersleistungen können ab Vollendung des 67. Lebensjahres bezogen werden; ab Vollendung des 63. Lebensjahres ist eine vorgezogene Inanspruchnahme möglich. Der jährliche Versorgungsbeitrag beträgt 40 % des jeweiligen vertraglich vereinbarten Jahresgrundgehalts.

Die unter dem bis zum 31. Dezember 2022 geltenden ehemaligen Versorgungssystem erdienten Besitzstände bleiben aufrechterhalten. Den Vorstandsmitgliedern wurde zum 31. Dezember 2022 ein fester monatlicher Versorgungsanspruch gegen die Gesellschaft zugesagt, der ab Vollendung des 65. Lebensjahres in Anspruch genommen werden kann. In die so vereinbarte Rentenhöhe ist eine Anwartschaftsdynamisierung für den Zeitraum zwischen dem Umstellungsstichtag und der Vollendung des 65. Lebensjahres nach § 2a Abs. 2 S. 2 Nr. 2 lit. a BetrAVG eingerechnet; d. h. die Rentenhöhe verändert sich bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr (zu den früheren Versorgungszusagen ausführlich Vergütungsbericht 2022).

Dr. Oliver Blume hatte zunächst bis zum 12. April 2018 eine Versorgungszusage der Porsche AG. Diese Versorgungszusage wurde mit Bestellung zum Vorstandsmitglied der VW AG ab dem 13. April 2018 eingefroren. Dr. Oliver Blume wird in Bezug auf diese Versorgungszusage so behandelt, als wäre er zum 12. April 2018 aus der Porsche AG ausgeschieden. Er hat eine unverfallbare Anwartschaft erworben, die nicht weiter ansteigt und nicht angepasst wird. Seit dem 1. Januar 2023 hat auch Dr. Oliver Blume eine neue, kapitalmarktorientierte Versorgungszusage von der Porsche AG. Seine frühere Versorgungszusage bleibt weiterhin eingefroren.

Darüber hinaus können Vorstandsmitglieder eine betriebliche Altersversorgung im Wege der Entgeltumwandlung aufbauen, die von der Porsche AG zwischen 3 % und 6 % p. a. verzinst wird („Deferred Compensation Program“).

Für die Herren Meschke, Haffner, Reimold und Dr. Steiner besteht eine Direktversicherung i. S. d. § 40b EStG mit einer von der Porsche AG für die Dauer des Dienstverhältnisses gezahlten Jahresprämie von € 1.750.

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2024 sowie den im Geschäftsjahr 2024 für die Altersversorgung aufgewandten oder zurückgestellten Betrag nach IFRS aus. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen.

€	Anwartschaftsbarwert der arbeitgeberfinanzierten Pensionszusagen nach IAS 19 ¹	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2024
Dr. Oliver Blume	4.263.511	439.239
Lutz Meschke	4.330.942	444.574
Barbara Frenkel	3.975.459	387.521
Andreas Haffner	3.990.112	383.956
Sajjad Khan	422.239	380.247
Detlev von Platen	4.457.694	383.240
Albrecht Reimold	3.959.757	382.637
Dr. Michael Steiner	3.815.647	383.638
Summe	29.215.362	3.185.052

¹ Darüber hinaus bestehen gegenüber den Vorstandsmitgliedern Verpflichtungen aus im Wege der Entgeltumwandlung aufgebaute Altersversorgung („Deferred Compensation Program“).

2.2.5 Kein Malus/Clawback im Geschäftsjahr 2024

Im Geschäftsjahr 2024 lagen tatbestandlich die Voraussetzungen für eine Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile nicht vor. Dementsprechend hat die Porsche AG keine variablen Vergütungsbestandteile von den einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert.

IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die den früheren Vorstandsmitgliedern der Porsche AG gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

1. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2024 (INDIVIDUALISIERT)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der Porsche AG ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Ablauf des Geschäftsjahres 2014 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung aus.

**Uwe-Karsten Städter
ehem. Mitglied des Vorstands Geschäftsbereich Beschaffung
Austrittsdatum: 18. August 2021**

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	162.118	69,1
Nebenleistungen	32.764	14,0
Variable Vergütung		
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2021–2023 abzüglich Bestandsicherung LTI 2021–2023	39.618	16,9
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	234.499	100,0

**Wolfgang Hatz
ehem. Mitglied des Vorstands Geschäftsbereich Forschung und Entwicklung
Austrittsdatum: 3. Mai 2016**

	2024	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	0	0,0
Nebenleistungen	28.438	100,0
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	28.438	100,0

2. GEWÄHRTE GESAMTVERGÜTUNG AN VOR BEGINN DES GESCHÄFTSJAHRES 2014 AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2024 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Porsche AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor dem Beginn des Jahres 2015 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung mehr als zehn Jahre nach ihrem Ausscheiden bei der Porsche AG gewährt und geschuldet wurde, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt € 2.333.203 gewährt.

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Porsche AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr. Für die Vergütung der Vorstandsmitglieder wird auf die in diesem Bericht dargestellte gewährte und geschuldete Vergütung abgestellt.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen ermittelt: Jahresüberschuss der Porsche AG (HGB), EBITDA-Marge des Segments Automobile sowie der Operativen Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Jahresabschluss der Porsche AG ausgewiesene Personalaufwand der Porsche AG um die Vergütung der Vorstandsmitglieder bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer der Porsche AG auf Vollzeitäquivalenzbasis im Geschäftsjahr 2024, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt (Arbeitnehmer der Porsche AG).

	Jährliche Veränderung		
	2024 vs. 2023	2023 vs. 2022	2022 vs. 2021
Vorstandsvergütung¹			
Aktive Vorstandsmitglieder			
Dr. Oliver Blume	1,9	–	–
Lutz Meschke	-21,6	7,5	-5,2
Barbara Frenkel	9,8	54,3	243,5
Andreas Haffner	-19,8	11,1	2,8
Sajjad Khan	484,8	–	–
Detlev von Platen	-16,8	10,4	2,8
Albrecht Reimold	-18,4	11,6	2,1
Dr. Michael Steiner	-18,8	11,1	1,1

Ehemalige Vorstandsmitglieder			
Uwe-Karsten Städter	51,2	-82,0	-63,6
Wolfgang Hatz	48,0	-32,1	19,6

Ertragsentwicklung			
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	-21,9	0,0	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	-11,7	2,0	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) ²	-39,0	71,9	114,2

Mitarbeitervergütung			
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung PAG	-7,0	-13,7	9,1

¹ „Gewährte und geschuldete“ Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Von der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG wurde Gebrauch gemacht.

² Im Jahr 2022 vor Ergebnisabführung.

Die Höhe der Vergütung, der Maximalvergütung sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Der Aufsichtsrat hat zuletzt im September 2023 unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Porsche AG und einen horizontalen Vergleich mit dem Markt- und Wettbewerbsumfeld der Porsche AG durchgeführt. Ab dem Geschäftsjahr 2024 zieht der Aufsichtsrat zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Ziel-Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen eine Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peergroup sowie ergänzend der DAX) heran. Die Peergroup wird regelmäßig überprüft und angepasst und besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: LVMH Moët Hennessy – Louis Vuitton SE, General Motors Company (GMC), Samsung Electronics Co., Tesla Inc., Ltd., Mitsubishi Motors Corporation, BMW AG, Mercedes Benz AG, Volvo AB, Kering S.A., Ferrari N.V., Nissan Motor Corporation, Jaguar Land Rover Ltd., Hermès International SCA, SAP SE. Bei der Auswahl der Unternehmen

wurde insbesondere versucht, das spezifische Markt- und Wettbewerbsumfeld der Porsche AG abzubilden. Aufgrund der globalen Aktivitäten der Porsche AG wurden hier auch Unternehmen außerhalb von Europa in der Peergroup berücksichtigt.

B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

I. GRUNDSÄTZE DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 18 der Satzung der Porsche AG geregelt. Sie ist als eine reine Festvergütung zuzüglich einer Sitzungspauschale ausgestaltet. Die Hauptversammlung der Porsche AG am 28. Juni 2023 hat das Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß § 113 Abs. 3 AktG mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Bei der Neufassung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden die neuen Vorgaben des ARUG II und Empfehlungen sowie Anregungen des DCGK zur Aufsichtsratsvergütung berücksichtigt. Der DCGK enthält unter anderem die Anregung, dass die Aufsichtsratsvergütung aus einer Festvergütung bestehen sollte. Darüber hinaus empfiehlt der DCGK, dass bei der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden, des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie der Vorsitzenden und Mitglieder von Ausschüssen angemessen berücksichtigt werden soll. Ein unabhängiger Vergütungsberater hat im Jahr 2023 bestätigt, dass die Aufsichtsratsvergütung in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder und zur Lage der Porsche AG steht und marktüblich ist.

II. ÜBERBLICK ÜBER DIE VERGÜTUNG

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten eine feste jährliche Vergütung von 260 Tsd. € (Aufsichtsratsvorsitzender), 195 Tsd. € (Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender) und im Übrigen 130 Tsd. €. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten darüber hinaus für die Teilnahme an Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen ein pauschales Sitzungsgeld in Höhe von 9 Tsd. € pro Jahr. Für Mitgliedschaften in Ausschüssen wird, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat, eine zusätzliche jährliche Vergütung in Höhe von 100 Tsd. € (Vorsitzender des Ausschusses) und im Übrigen 50 Tsd. € pro Ausschuss gezahlt. Mitgliedschaften in mehr als zwei Ausschüssen werden nicht gesondert vergütet. In diesem Fall werden die beiden Funktionen in den Ausschüssen vergütet, auf

welche die höchste feste Vergütung pro Geschäftsjahr entfällt. Nicht berücksichtigt wird die Mitgliedschaft im Nominierungsausschuss.

Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem seiner Ausschüsse angehören, erhalten eine zeitanteilig gekürzte Vergütung (Festvergütung, Zusatzvergütung und Sitzungsgeld).

Die Vergütung und Sitzungsgeldpauschalen sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amtes erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der Porsche AG keine Vergütung mehr.

III. SONSTIGES

Die Porsche AG erstattet den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im Rahmen ihrer Tätigkeit entstehenden Auslagen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Übrigen gemäß § 18 Abs. 7 der Satzung in eine von der Porsche AG in ihrem Interesse in angemessener Höhe unterhaltene Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Unternehmensorgane (Directors and Officers Insurance) einbezogen.

IV. VERGÜTUNG DER IM GESCHÄFTSJAHR 2024 AMTIERENDEN AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2024 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde, wie für die Vorstandsmitglieder erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2024 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 gezahlt wird, unabhängig vom Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung.

MAGAZIN
AN UNSERE AKTIONÄRE
<u>CORPORATE GOVERNANCE</u>
Erklärung zur Unternehmensführung
Mitglieder des Vorstands
Mitglieder des Aufsichtsrats
> Vergütungsbericht 2024
ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)
KONZERNABSCHLUSS
WEITERE INFORMATIONEN

Aufsichtsratsmitglied	Feste Vergütung		Tätigkeit in Ausschüssen		Sitzungsgeldpauschale		Gesamtvergütung		Vergütung aus anderen Konzernmandaten
	€	%	€	%	€	%	€	%	
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	260.000	70,5	100.000	27,1	9.000	2,4	369.000	100,0	–
Jordana Vogiatzi ³ (Stellv. Vorsitzende)	195.000	69,1	78.356	27,8	9.000	3,2	282.356	100,0	0
Dr. Arno Antlitz ¹	0		0		0		0		–
Ibrahim Aslan (bis 07.06.24)	56.630	93,5	0	0,0	3.921	6,5	60.551	100,0	–
Harald Buck	130.000	54,4	100.000	41,8	9.000	3,8	239.000	100,0	–
Dr. Christian Dahlheim ²	0	0,0	100.000	100,0	0	0,0	100.000	100,0	–
Micaela le Divelec Lemmi	130.000	68,8	50.000	26,5	9.000	4,8	189.000	100,0	–
Melissa Di Donato Roos	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	–
Wolfgang von Dühren (bis 07.06.24)	56.630	93,5	0	0,0	3.921	6,5	60.551	100,0	–
Martina Holzbauer (seit 07.06.24)	74.082	93,5	0	0,0	5.129	6,5	79.211	100,0	–
Akan Isik	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	–
Nora Leser (bis 07.06.24)	56.630	68,8	21.781	26,5	3.921	4,8	82.332	100,0	–
Knut Lofski ³	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	0
Dr. Hans Michel Piëch	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	–
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	130.000	68,8	50.000	26,5	9.000	4,8	189.000	100,0	–
Hans Dieter Pötsch	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	–
Steffen Reißig (seit 07.06.24)	74.082	93,5	0	0,0	5.129	6,5	79.211	100,0	–
Vera Schalwig	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	–
Stefan Schaumburg (bis 07.06.24)	56.630	93,5	0	0,0	3.921	6,5	60.551	100,0	–
Conny Schönhardt (seit 07.06.24)	74.082	93,5	0	0,0	5.129	6,5	79.211	100,0	–
Carsten Schumacher	130.000	54,4	100.000	41,8	9.000	3,8	239.000	100,0	–
Dr. Hans Peter Schützinger ¹	0		0		0		0		–
Hauke Stars ¹	0		0		0		0		–
Heidi Zink-Larson (seit 07.06.24)	74.082	93,5	0	0,0	5.129	6,5	79.211	100,0	–
Gesamt	2.277.849	75,4	600.137	19,9	144.197	4,8	3.022.184	100,0	–

¹ Diese Aufsichtsratsmitglieder haben vollständig auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 verzichtet.

² Diese Aufsichtsratsmitglieder haben teilweise auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2024 verzichtet.

³ Auf die Vergütung für die Aufsichtsrats­tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche Leipzig GmbH wurde verzichtet.

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Porsche AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen ermittelt: Jahresüberschuss der Porsche AG (HGB), EBITDA-Marge des Segments Automobile sowie der Operativen Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns.

Die Vergleichsgröße zur Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer entspricht dem für die vergleichende Darstellung der Vorstandsmitglieder unter Ziffer A.V herangezogenen Wert.

	Jährliche Veränderung		
	2024 vs. 2023	2023 vs. 2022	2022 vs. 2021
%			
Aufsichtsratsvergütung¹			
Aktive Aufsichtsratsmitglieder			
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	0,0	126,6	287,7
Jordana Vogiatzi (Stv. Vorsitzende)	11,2	37,1	53,2
Dr. Arno Antlitz	-	-	-
Ibrahim Aslan (bis 07.06.24)	-56,4	1.303,8	-
Harald Buck	0,0	35,8	45,6
Dr. Christian Dahlheim	0,0	252,7	-
Micaela le Divelec Lemmi	0,0	265,0	-
Melissa Di Donato	0,0	265,0	-
Wolfgang von Dühren (bis 07.06.24)	-56,4	4,1	37,9
Martina Holzbauer (seit 07.06.24)	-	-	-
Akan Isik	0,0	4,1	37,9
Nora Leser (bis 07.06.24)	-56,4	31,0	75,9
Knut Lofski	0,0	4,1	37,9
Dr. Hans Michel Piëch	0,0	61,8	104,6
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	0,0	123,3	464,2
Hans Dieter Pötsch	0,0	162,6	-
Steffen Reißig (seit 07.06.24)	-	-	-
Vera Schalwig	0,0	4,1	387,5
Stefan Schaumburg (bis 07.06.24)	-56,4	6,5	59,7
Conny Schönhardt (seit 07.06.24)	-	-	-
Carsten Schumacher	0,0	35,8	38,7
Dr. Hans Peter Schützinger	-	-	-
Hauke Stars	-	-	-
Heidi Zink-Larson (seit 07.06.24)	-	-	-
Ertragsentwicklung			
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	-21,9	0,0	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	-11,7	2,0	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) ²	-39,0	71,9	114,2
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung Porsche AG	-7,0	-13,7	9,1

¹ „Gewährte und geschuldete“ Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Von der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG wurde Gebrauch gemacht.

² Im Jahr 2022 vor Ergebnisabführung.

Für den Vorstand:

4. März 2025

Dr. Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender

Für den Aufsichtsrat:

4. März 2025

Dr. Jochen Breckner
Mitglied des Vorstands
Finanzen und IT

Dr. Wolfgang Porsche
Aufsichtsratsvorsitzender

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und
VermögenslagePorsche AG HGB Abschluss
(Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht



ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

120

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

- 120 Geschäftsmodell
- 122 Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
- 125 Steuerung und wesentliche Leistungsindikatoren
- 127 Erklärung zur Unternehmensführung

128

GESCHÄFTSVERLAUF

- 128 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 130 Auslieferungen an Kunden
- 132 Produktion
- 133 Forschung und Entwicklung
- 133 Belegschaft
- 134 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage

136

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 136 Ertragslage
- 140 Finanzlage
- 145 Vermögenslage

147

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

152

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 152 Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements
- 158 Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2024

165

PROGNOSEBERICHT

- 165 Gesamtwirtschaftlicher und branchenbezogener Ausblick
- 166 Prognoseannahmen
- 167 Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren
- 167 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

› Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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 Luxusportwagen 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 2023 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 (ehemals Rest der Welt¹), 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 in 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 Softwarelieferanten in den Fokus. Aufgrund der Vernetzung der Beschaffungsorganisationen der Marken des Volkswagen Konzerns ist der Porsche AG Konzern in der Lage, konzernweit 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. Der Porsche AG Konzern unterhält außerdem eine Produktionsstätte in Leipzig. Dort werden die Modellreihen Macan und Panamera gefertigt.

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 stehen im Volkswagen Konzernverbund Kapazitäten zur Produktion der Baureihe 718 im Rahmen einer Auftragsfertigung im Werk in Osnabrück bereit. Ferner betreibt der Porsche AG Konzern ein Pilotseriencenter als zentrale Fertigungsstätte zur Bereitstellung von Prototypenfahrzeugen zukünftiger Porsche-Serienmodelle in Sachsenheim. → Produktion

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. In diesem Vertriebsnetzwerk sind alle wesentlichen Importeure (18 rechtlich selbstständige Gesellschaften) und ausgewählte Porsche-Handelsgesellschaften (17 rechtlich selbstständige Gesellschaften) Bestandteil des Porsche AG Konzerns. → Auslieferungen an Kunden

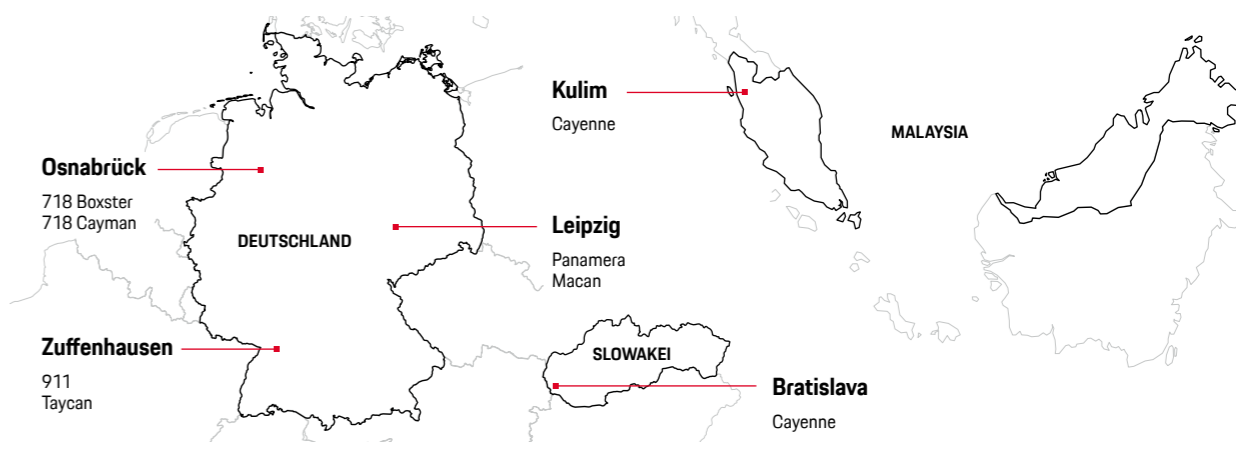
Dabei bildet das Retail-Konzept „Destination Porsche“ das Dach für alle stationären Handelsformate. Das Konzept wird weltweit seit Ende 2020 sukzessive ausgerollt und bereits in über 150 der mehr als 800 Porsche Zentren umgesetzt. Bis zum Ende der Dekade werden ca. 500 weitere folgen.

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

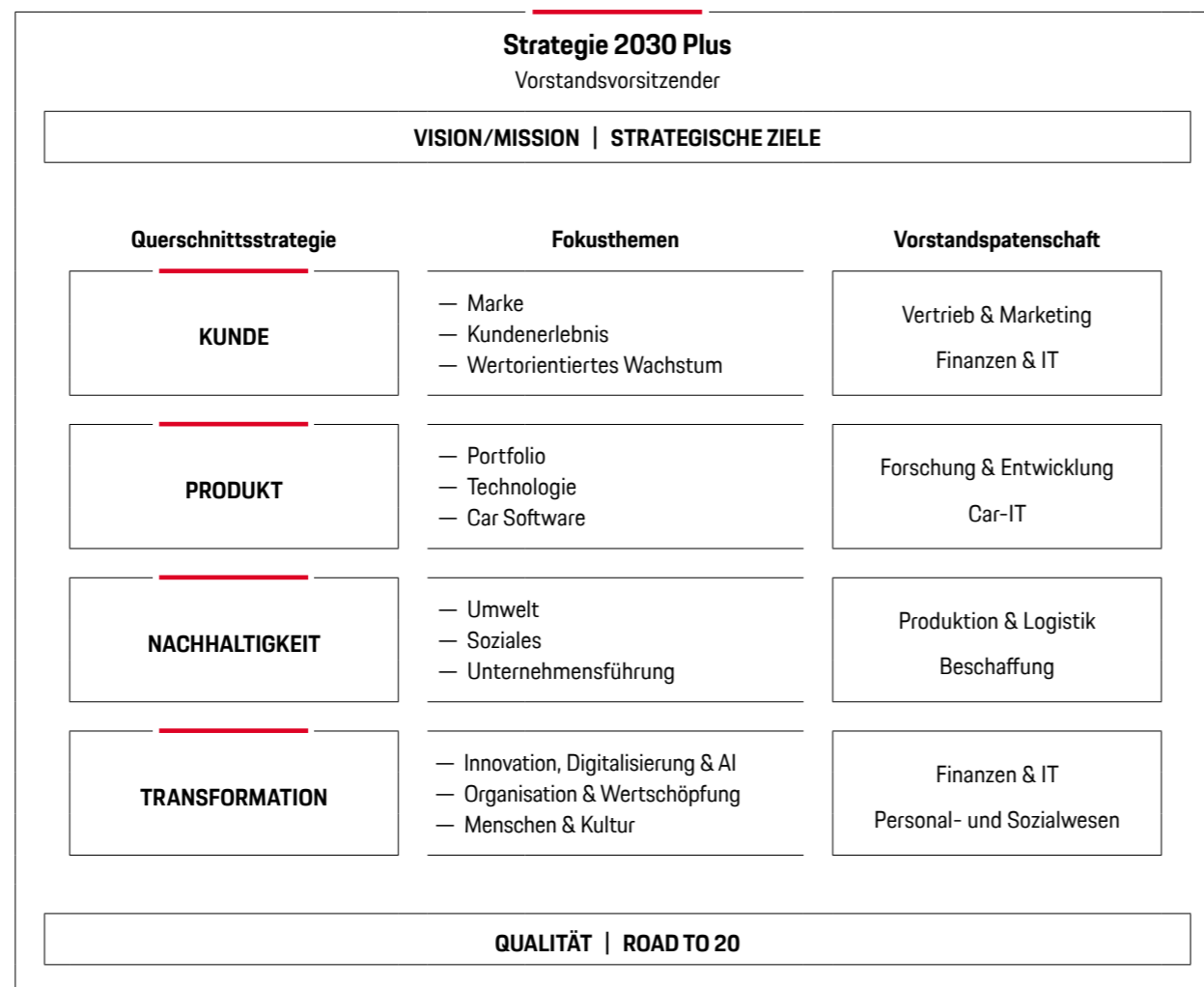
Das Segment Finanzdienstleistungen umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche. Zusätzlich betreut das Segment Finanzdienstleistungen in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen 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.

Produktionsnetzwerk des Porsche AG Konzerns



¹ Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES PORSCHE AG KONZERNS



Die Porsche AG strebt an, ihre derzeitige Stellung als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen weiter auszubauen und die Vision von Ferry Porsche konsequent umzusetzen. Die Strategie 2030 verfolgte bereits die nachhaltige Stärkung der Position des Porsche AG Konzerns im globalen Wettbewerb – mit attraktiven Produkten, erfolgreichem Motorsport, besonderen Kundenerlebnissen und einem klaren Plan, wie das Unternehmen die Transformation in der Automobilindustrie aktiv gestalten kann. Die schnelle Entwicklung in der Branche wird vom Porsche AG Konzern berücksichtigt und in die kontinuierliche Weiterentwicklung seiner Strategie einbezogen. Mit der Strategie 2030 Plus fokussiert sich der Porsche AG Konzern auf das veränderte und sehr herausfordernde Marktumfeld.

Mit Einführung der Strategie 2030 Plus wurden die bisherigen sechs Querschnittsstrategien auf vier Querschnittsstrategien konsolidiert: Kunde, Produkt, Nachhaltigkeit und Transformation. Die im Vorjahr eigenständigen Querschnittsstrategien Digitalisierung und Organisation wurden hierbei in die Querschnittsstrategie Transformation integriert. Diese vier Querschnittsstrategien bilden das Zentrum der Porsche AG Konzern Strategie und basieren dabei auf einem Fundament bestehend aus den beiden strategischen Elementen „Road to 20“ und Qualität. Jede dieser Querschnittsstrategien fokussiert sich auf jeweils drei strategische Schwerpunktthemen. Diese Schwerpunktthemen sollen die strategische Stoßrichtung verdeutlichen und die Transparenz erhöhen. Gemeinsam wirken sie auf die Unternehmensziele ein. Für jede Querschnittsstrategie sind zwei Vorstandsmitglieder als Paten verantwortlich. Cross-funktionale Teams setzen die Querschnittsstrategien mit ihren strategischen Schwerpunktthemen um.

Querschnittsstrategie „Kunde“

Die Querschnittsstrategie „Kunde“ stellt die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt. Das klare Ziel ist die Begeisterung der Kundschaft über die Kauf- und Besitzphase hinweg. Dabei konzentriert sich der Porsche AG Konzern insbesondere auf die strategischen Schwerpunktthemen Marke, Erlebnis und wertorientiertes Wachstum. Es gilt, die Attraktivität und Exklusivität der Marke auch in Zukunft sicherzustellen, besondere Kundenerlebnisse zu schaffen und den wertorientierten Wachstumskurs konsequent fortzusetzen.

Als moderne Luxusmarke beabsichtigt die Porsche AG, ihre Kundenbasis international zu erweitern. Besondere Community- und Event-Formate sollen dazu beitragen, neue Zielgruppen für die Marke zu erschließen und die Loyalität bei bestehenden Kundinnen und Kunden weiter zu steigern. Personalisiertes Marketing und eine integrierte Vernetzung der verschiedenen Kundenkontaktpunkte über alle Vertriebskanäle hinweg sollen die Basis für ein besonderes Kauf- und Besitzerlebnis bilden. Die gezielte Entwicklung von Wachstumsmärkten soll die Grundlage für ein nachhaltiges, wertorientiertes Wachstum bilden.

Querschnittsstrategie „Produkt“

Die Querschnittsstrategie „Produkt“ mit ihren drei strategischen Schwerpunktthemen Portfolio, Technology und Car-IT ist auf die zukünftigen Kundenanforderungen ausgerichtet. Digitale, vernetzte und innovative Produkte und Services können entscheidend sein, um für die Kundinnen und Kunden der Porsche AG positive Mobilitätserlebnisse zu entwickeln und anzubieten.

Der Porsche AG Konzern setzt auf ein attraktives und flexibles Produktportfolio, was neben der Elektromobilität auch auf Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor und Plug-in Hybrid setzt. Darüber hinaus soll durch den Ausbau der Sonder- und Exklusivmanufaktur unseren Kundinnen und Kunden eine umfangreiche Individualisierbarkeit der Fahrzeuge ermöglicht werden. Die Produktstrategie verfolgt zusätzlich das Ziel Nachfrage und Angebot auszubalancieren und fokussiert sich somit auf einen wertorientieren Absatz.

Der Porsche AG Konzern möchte den Anteil der Auslieferungen von vollelektrischen Neufahrzeugen steigern. Dies hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in jeweiligen Regionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab.

Insbesondere bei der Entwicklung von Hard- und Software Plattformen für die Fahrzeuge sowie im Beschaffungsprozess werden Synergien durch weitere Marken des Volkswagen AG Konzerns ermöglicht. Darüber hinaus investiert die Porsche AG in die Erzeugung synthetischer Kraftstoffe, sogenannter eFuels. Diese sind insbesondere geeignet die CO₂ Emissionen im Fahrzeugbestand zu reduzieren.

Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die nachhaltige Mobilität der Zukunft mitzugestalten. Dies umfasst sowohl Produkte, die auch unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten entwickelt wurden, als auch das Selbstverständnis als moderner, gesellschaftsoffener Arbeitgeber und verlässlicher Wirtschaftspartner.

Die Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ verfolgt daher einen ganzheitlichen Ansatz: von ökologischen und sozialen Aspekten bis hin zur verantwortungsvollen Unternehmensführung. Dies geschieht in den drei strategischen Schwerpunktthemen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung: Die Dekarbonisierung und die Kreislaufwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette sind zentrale Elemente der Nachhaltigkeitsstrategie. Dabei fördert der Porsche AG Konzern Perspektivenvielfalt und versteht sich als aktiver und engagierter Partner der Gesellschaft. → **Partner der Gesellschaft** Zudem forciert er Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Querschnittsstrategie „Transformation“

Die Porsche AG ist überzeugt, dass Innovationen durch die Kreativität der Mitarbeitenden und die Unterstützung einer fördernden Organisationsstruktur entstehen. Dies ermöglicht es, gemeinsam Spitzenleistungen zu erreichen. In einem sich dynamisch verändernden Umfeld ist die Weiterentwicklung und Anpassungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns und seiner Mitarbeitenden von besonderer Bedeutung für den nachhaltigen Erfolg. Es gilt, frühzeitig die richtigen Antworten auf zukünftige Herausforderungen zu geben und anstehende Veränderungen als Chance zu begreifen.

Die Querschnittsstrategie „Transformation“ fokussiert insbesondere die strategischen Schwerpunktthemen Innovation, Digitalisierung und künstliche Intelligenz, Organisation und Wertschöpfung sowie Menschen und Kultur. Damit soll sie die Anpassungs- und Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns sichern. Für den Porsche AG Konzern sind Innovationen sowie neue Technologien integraler Bestandteil des Geschäftsmodells und eröffnen vielfältige Chancen und Wachstumsperspektiven. Die Digitalisierung und der Einsatz künstlicher Intelligenz ermöglichen neue Formen der Zusammenarbeit und bieten weitreichende Optimierungsmöglichkeiten. So analysiert, bewertet und verbessert der Porsche AG Konzern seine Arbeitsweisen und Prozesse. Dabei sind die Mitarbeitenden sowie die gelebte Unternehmenskultur das Herzstück des Porsche AG Konzerns. Mit effektiver Führung werden Beschäftigte auf dem Weg zur Transformation mitgenommen, um den Wandel gemeinsam voranzutreiben. Dabei spielt auch die Position der Porsche AG als Top-Arbeitgeber mit hoher Mitarbeiterzufriedenheit eine wichtige Rolle.

Road to 20

Die „Road to 20“ ist ein strategisches Programm, was das langfristige Ambitionsniveau einer operativen Konzernumsatzrendite von mehr als 20% unterstützt. Die „Road to 20“ soll zusätzlich die Resilienz des Porsche AG Konzerns optimieren. Die bisherigen Aktivitäten werden mit einem Fokus auf die nachhaltige Optimierung der Kostenstruktur intensiviert.

Qualität

Die Porsche AG orientiert sich nah am Leitsatz von Dr. Wolfgang Porsche: „Qualität ist die Grundlage unseres Geschäftserfolges.“ Dementsprechend ist Qualität ein wesentlicher Bestandteil des Fundaments der Strategie 2030 Plus des Porsche AG Konzerns. Alle Mitarbeitenden sind für die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards der Porsche AG zuständig und verantwortlich. Durch die Bündelung der Kompetenzen aller Ressorts soll sichergestellt werden, dass im gesamten Unternehmen ein einheitliches Qualitätsverständnis und das Bewusstsein für die Erwartungen der Kundinnen und Kunden herrscht. Auf diese Weise will der Porsche AG Konzern seine Vision verwirklichen, die Kundenwünsche von morgen proaktiv zu erfassen und diese über Generationen hinweg im Fahrzeug erlebbar zu machen.

Die vier Querschnittsstrategien definieren im Zusammenspiel mit den beiden Bausteinen des Fundaments – „Road to 20“ und Qualität – den Weg, auf dem der Porsche AG Konzern seine Position für heutige und künftige Generationen ausbauen will. Im Mittelpunkt stehen dabei die vier Stakeholdergruppen Kundinnen und Kunden, Gesellschaft, Mitarbeitende und Investoren. Die konsequente Orientierung an den Bedürfnissen dieser Gruppen sichert aus Sicht des Porsche AG Konzerns das nachhaltige Wachstum.

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 Querschnittsstrategien, 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 Tochtergesellschaften 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 monatlich rollierende Voraus-schätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr durchgeführt und standardmäßig durch zwei Detailprognosen unterjährig abgesichert und gegebenenfalls auf Basis der neuesten Erkenntnisse adjustiert. Zudem werden hierbei die aktuellen Chancen und Risiken im Rahmen der Prognoseerstellung berücksichtigt, sofern deren Eintreten als hinreichend wahrscheinlich einzuschätzen ist. Der Steuerungsprozess kann somit kurzfristige Anpassungen und Umsetzungsprogramme 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
<ul style="list-style-type: none"> – Umsatzerlöse (Mio. €) – Operative Umsatzrendite (in %)

Segment Automobile
<ul style="list-style-type: none"> – 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 ebenfalls 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. → **Finanzwirtschaftliche Kennzahlen**

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

→ **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**

Die voraussichtliche Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2025 ist im Rahmen des Prognoseberichts beschrieben. → **Prognosebericht**

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.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung Weltwirtschaft

Im Geschäftsjahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Erholungskurs mit einer geringeren Dynamik im Vergleich zum Vorjahr. Zu beobachten war diese Entwicklung sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit anhaltend restriktiver Geldpolitik einiger Zentralbanken dämpfte jedoch vielerorts die Konjunktorentwicklung. Seit Mitte des Berichtszeitraums haben einige Zentralbanken mit der Absenkung des Leitzinses begonnen.

DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft schrumpfte analog zum Vorjahr im Berichtsjahr um -0,2 % (2023: -0,1 %). Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote stieg im Durchschnitt etwas an. Gleichzeitig sank die jahresdurchschnittliche Inflationsrate.

EUROPA

Die westeuropäische Wirtschaft wuchs im Berichtsjahr um +0,8 % (2023: +0,5 %) und damit etwas stärker als im Vorjahr. Hierbei verlief die Entwicklung in einzelnen Staaten Nord- und Südeuropas heterogen. Aufgrund der sinkenden Inflationsraten hat die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihre Leitzinsen in vier Schritten gesenkt. Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verzeichneten im Jahr 2024 insgesamt ein Wachstum, das im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit +3,2 % (2023: +3,1 %) etwas höher war.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In den USA stieg die Wirtschaftsleistung im Berichtsjahr um +2,8 % (2023: +2,9 %) und damit langsamer im Vergleich zum Vorjahr. Auch hier setzte die Notenbank wegen der weiterhin hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarkts ihre restriktive Geldpolitik zunächst fort. Eine erste Leitzinssenkung erfolgte im September des aktuellen Berichtsjahres, gefolgt von zwei weiteren Zinssenkungsschritten. Die Wachstumsrate in Kanada war mit +1,3 % (2023: +1,5 %) etwas geringer als im Vorjahr.

CHINA INKL. HONGKONG

Die chinesische Wirtschaftsleistung lag im weltweiten Vergleich auf hohem Niveau, war im Berichtsjahr jedoch mit +5,0 % (2023: +5,2 %) etwas schwächer als im Vorjahr.

Entwicklung der Märkte für das Segment Automobile

Im Geschäftsjahr 2024 lag das weltweite Volumen des Pkw-Markts mit 79,2 Mio. Fahrzeugen leicht über dem Wert des Vorjahres. Dabei erzielten die meisten Pkw-Märkte in den Regionen Zuwächse. Die Angebotslage normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen verbesserte sich zum Teil.

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich 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 heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

DEUTSCHLAND

In Deutschland lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2024 mit 2,8 Mio. Einheiten (-1,0 %) auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich die Änderung der Förderung von Elektrofahrzeugen im Vorjahr dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen aus. Gegenläufig entwickelte sich die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen und hybriden Antrieben.

EUROPA OHNE DEUTSCHLAND

In Westeuropa (exkl. Deutschland) stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2024 um 0,3 % auf 8,8 Mio. Fahrzeugen und lag somit auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung war in den anderen großen Pkw-Einzelmärkten 2024 heterogen: Spanien konnte mit 8,7 % ein spürbares Wachstum verzeichnen. Großbritannien (+2,6 %) verzeichnet ein leichtes Wachstum, Italien (-0,4 %) lag unterdessen auf Vorjahresniveau, während Frankreich (-3,2 %) leicht rückläufig war.

In Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2024 deutlich um 17,5 % auf 2,6 Mio. Fahrzeuge. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den einzelnen Märkten Zentraleuropas als auch Osteuropas überwiegend positiv.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In der Region Nordamerika exkl. Mexiko stiegen die Verkaufszahlen von Pkw im Geschäftsjahr 2024 auf 17,9 Mio. Einheiten – ein Anstieg von 3,4 % im Vergleich zum Vorjahr. In den USA lag das Volumen bei 16,0 Mio. Einheiten, ein Plus von 2,7 %, was auf die durchschnittlich verbesserte Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen zurückzuführen ist. Auch in Kanada stiegen die Verkaufszahlen spürbar auf 1,9 Mio. Fahrzeuge (+9,3 %).

CHINA INKL. HONGKONG

In der Region China inkl. Hongkong stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2024 leicht um 4,8 % auf 23,4 Mio. Einheiten. Die Entwicklung des chinesischen Pkw-Markts war unter anderem durch staatliche Kaufanreizprogramme und günstigere Preise geprägt. Im Luxussegment war eine negative Entwicklung der Nachfrage zu beobachten.

Entwicklung der Märkte für das Segment Finanzdienstleistungen

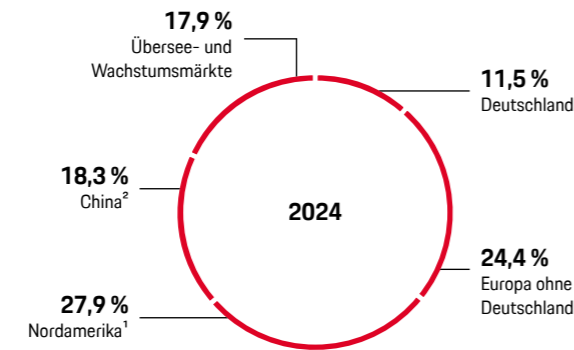
In 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen in allen Regionen auf hohem Niveau nachgefragt.

- Grundlagen des Konzerns
- › Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Der Porsche AG Konzern zeigte sich im Geschäftsjahr 2024 bei den Auslieferungen¹ trotz diverser Modellwechsel sowie der herausfordernden Marktsituation in der Region China inkl. Hongkong robust aufgestellt. Insgesamt lieferte der Sportwagenhersteller 310.718 Fahrzeuge aus. Das sind 3,0 % weniger als 2023. Der Porsche AG Konzern wirkte den rückläufigen Auslieferungen in der Region China mit einem verstärkten Fokus auf die Auslieferungen in den anderen Regionen entgegen. Das Resultat ist eine global ausbalancierte Absatzstruktur.

Anteil der Auslieferungen an Kunden nach Regionen



¹ Nordamerika exkl. Mexiko
² China inkl. Hongkong

Im Heimatmarkt Deutschland konnten 35.858 Kundinnen und Kunden ihr Fahrzeug entgegennehmen – ein Zuwachs von 10,6 %. In der Vertriebsregion Europa ohne Deutschland lieferte der Porsche AG Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr 75.899 Fahrzeuge aus. Das sind 8,1 % mehr als im Vorjahr. In Nordamerika exkl. Mexiko kam der Porsche AG Konzern auf 86.541 Auslieferungen (+0,6 %) – die größte Vertriebsregion auch im Jahr 2024. In China inkl. Hongkong wurden 56.887 Fahrzeuge in Kundenhand übergeben (–28,2 %). Der deutliche Rückgang ist vor allem auf die weiterhin herausfordernde Wirtschaftslage im Luxussegment in dieser Region zurückzuführen. Ungeachtet dessen hält der Porsche AG Konzern an einem wertorientierten Absatz mit dem Ziel fest, Nachfrage und Angebot auszubalancieren. Die Vertriebsregion Übersee- und Wachstumsmärkte entwickelte sich mit einem Zuwachs von 6,3 % erneut positiv. Insgesamt konnten hier 55.533 Fahrzeuge in Kundenhand übergeben werden.

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 Cayenne wurde im Vorjahr grundlegend überarbeitet und war 2024 das auslieferungsstärkste Modell von Porsche. Es konnten 102.889 Exemplare an Kundinnen und Kunden übergeben werden (+17,5 %). Porsche lieferte im abgelaufenen Geschäftsjahr 82.795 Macan aus. Das ist ein Rückgang um 5,2 % zum Vorjahr, der sich unter anderem durch den Auslauf des Macan mit Verbrennermotor in Europa sowie durch die weltweit gestaffelte Einführung des vollelektrischen Modells erklärt. Die Modelle 718 Boxster und 718 Cayman verzeichneten 23.670 Auslieferungen (+15,4 %). Mit einem Zuwachs von 1,6 % erreichte der Porsche 911 insgesamt 50.941 Auslieferungen. Der Panamera ging an 29.587 Kundinnen und Kunden (–13,0 %). Dieser Rückgang erklärt sich vor allem mit der gesunkenen Nachfrage der Baureihe im chinesischen Markt. Vom Taycan wurden im vergangenen Jahr 20.836 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert (–48,7 %). Ein starkes Vorjahr sowie der im Geschäftsjahr 2024 stattgefundenen Modellwechsel führten zu dieser Entwicklung. Zudem verlief der Hochlauf der Elektromobilität im Porsche AG Konzern insgesamt langsamer als geplant.

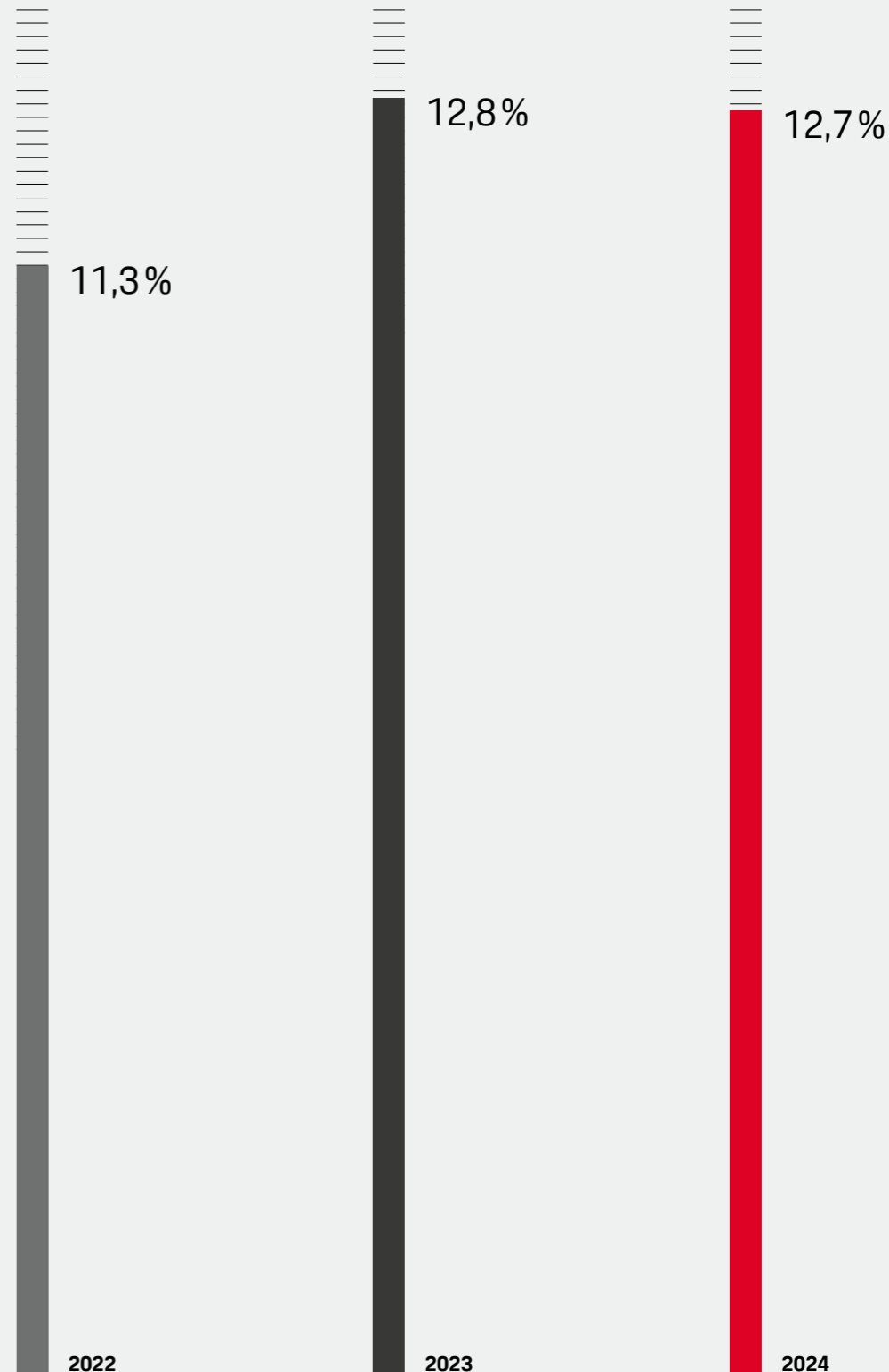
Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 12,7 % (2023: 12,8 %). Neben dem vollelektrischen Taycan wirkte nun auch seit der Markteinführung Ende September der vollelektrische Macan mit 18.278 ausgelieferten Einheiten auf den BEV-Anteil Automobile ein.

→ Umwelt

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2024	2023
911	50.941	50.146
718 Boxster/Cayman	23.670	20.518
Macan	82.795	87.355
Cayenne	102.889	87.553
Panamera	29.587	34.020
Taycan	20.836	40.629
Auslieferungen an Kunden	310.718	320.221

BEV-Anteil Automobile
des Porsche AG Konzerns



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

➤ Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

PRODUKTION

Der Porsche AG Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 302.750 Fahrzeuge, ein Rückgang von 10,0 % im Vergleich zum Vorjahr.

Produktion des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2024	2023
911	49.095	55.655
718 Boxster/Cayman	23.790	23.605
Macan	84.330	87.334
Cayenne	93.864	96.600
Panamera	30.369	33.689
Taycan	21.302	39.397
Produktion	302.750	336.280

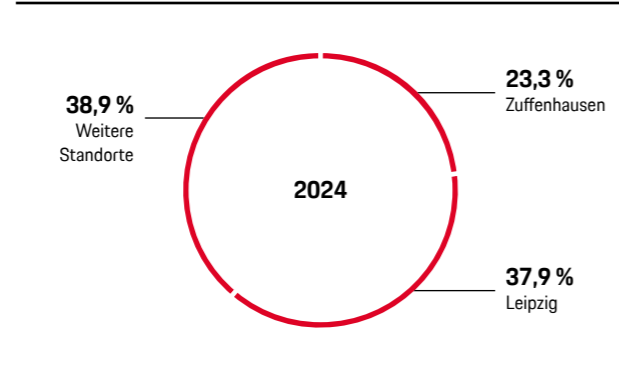
2024 entstanden in Stuttgart-Zuffenhausen 21.302 Einheiten des Typs Taycan. Zusätzlich liefen im Stammwerk alle Fahrzeuge der Modellreihen 911 (49.095 Einheiten) vom Band. In Zuffenhausen wurden darüber hinaus 4 Einheiten 718 Boxster/Cayman gefertigt.

Im Werk Leipzig stellte der Porsche AG Konzern insgesamt 114.699 Fahrzeuge her, das sind 37,9 % der Gesamtproduktion. 84.330 Einheiten der Modellreihe Macan sowie 30.369 Panamera kamen aus Sachsen.

Die Herstellung aller Fahrzeuge an den beiden Standorten Zuffenhausen und Leipzig erfolgt bilanziell CO₂-neutral.

An den weiteren Produktionsstandorten wie dem Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava (Slowakei) sowie in Malaysia wurden 93.864 Einheiten der Modellreihe Cayenne gefertigt. Zusätzlich wurden 23.786 Einheiten der Bau-reihe 718 Boxster/Cayman am Standort Osnabrück fertiggestellt.

Produktion nach Standorten



PRODUKTION IN ZUFFENHAUSEN

Ein qualitäts- und flexibilitätsorientiertes Steuerungs- und Fertigungsprinzip ermöglicht im Stammwerk in Zuffenhausen die Montage der zweitürigen Sportwagen der Modellreihen 911 auf einer Produktionslinie – vom Carrera Coupé bis zur Rennsportversion GT3 Cup. Hochindividuelle Kundenwünsche lassen sich aufgrund des flexiblen Produktionssystems direkt innerhalb der Serienfertigung berücksichtigen. Neben Modellen mit Boxermotoren können 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.

PRODUKTION IN LEIPZIG

Im Porsche Werk Leipzig 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. Mit dem Anlauf des vollelektrischen Macan 2024 ist Porsche Leipzig in der Lage, innerhalb der bestehenden Fertigungslinie drei verschiedene Antriebsarten hochflexibel zu produzieren: vollelektrische Fahrzeuge, Plugin-Hybride und reine Verbrenner.

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 2024 beliefen sich die Kosten für Forschung und Entwicklung (F&E) des Segments Automobile auf 2.528 Mio. €. Im Vorjahreszeitraum waren es 2.834 Mio. €. Die F&E-Quote betrug 6,9 % (2023: 7,6 %). Die aktivierten Eigenleistungen Automobile lagen bei 1.583 Mio. € und damit unter dem Vergleichsbetrag aus dem Jahr 2023 von 2.081 Mio. €. Daraus resultierte eine Verringerung der Aktivierungsquote im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt von 73,5 % auf 62,6 % aufgrund eines veränderten Projektmix und unterschiedlicher Aktivierungsstadien für die laufenden Fahrzeugprojekte. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile lagen mit 2.046 Mio. € (2023: 1.712 Mio. €) über dem Vorjahresniveau. Die darin enthaltenen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile lagen bei 1.101 Mio. € (2023: 960 Mio. €).

Über die Hälfte der Aufwendungen im Bereich F&E entfiel im Berichtszeitraum auf die Umstellung der Produktpalette in Richtung Elektromobilität. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gingen die nächste Generation des vollelektrischen Taycan sowie der voll-elektrische Macan an den Start. Für den Porsche 911 wurde speziell eine leichte Performance-Hybrid-Antriebseinheit entwickelt. Perspektivisch stehen die Entwicklung des vollelektrischen Cayenne sowie 718 im Mittelpunkt. Parallel zu den Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität werden auch Modellreihen mit Verbrenner-/Hybrid-Technologie weiterentwickelt.

Im März 2024 wurde eine strategische Partnerschaft mit Applied Intuition, Inc., Mountain View, das sich auf die Entwicklung einer Plattform für Fahrzeugsoftware spezialisiert hat, eingegangen. Ziel der Partnerschaft ist es, den Anteil eigener Software zu erhöhen und die Abhängigkeiten von Lieferanten zu verringern. Dies soll die Komplexität reduzieren und die Umsetzungsgeschwindigkeit erhöhen. Mit der Partnerschaft erhält Porsche Zugang zu umfassendem Wissen in Bezug auf die Entwicklung, Implementierung und Aktualisierungsfähigkeit von Fahrzeugsoftware, um besondere Kundenerlebnisse anbieten zu können.

Insgesamt waren im Porsche AG Konzern zum Stichtag 6.728 Personen im Bereich Forschung und Entwicklung tätig (2023: 6.699 Personen).

Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile

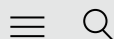
Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse Automobile	36.438	37.349
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	2.528	2.834
davon aktivierte Entwicklungskosten Automobile	1.583	2.081
Aktivierungsquote ¹ (in %)	62,6	73,5
F&E-Quote ² (in %)	6,9	7,6
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	2.046	1.712
davon Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile	1.101	960
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ³ (in %)	5,6	4,6

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 waren im Porsche AG Konzern 42.615 Mitarbeitende beschäftigt, was einem Plus von 1,1 % im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht. Im Durchschnitt waren 42.703 Mitarbeitende im Geschäftsjahr 2024 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

Der Porsche AG Konzern startete im Geschäftsjahr 2024 die größte Modelloffensive der Unternehmensgeschichte. Die dritte Modellgeneration des Panamera, die nächste Generation des vollelektrischen Sportwagens Taycan sowie die Modelloffensive durch die Präsentation des 911 mit neuartigem Performance-Hybrid und die Weltpremiere des vollelektrischen Macan beeinflussten den Geschäftsverlauf des Porsche AG Konzerns. Diese Fahrzeuganläufe wirkten sich bei den Absätzen, Beständen, Abschreibungen sowie den Forschungs- und Entwicklungskosten aus.

Weiterhin wirkten neben der umfassenden Erneuerung des Produktportfolios das insgesamt herausfordernde wirtschaftliche und politische Umfeld, die langsamere Transformation hin zur Elektromobilität sowie die Marktentwicklungen in der Region China inkl. Hongkong auf die Geschäftssituation. Der Porsche AG Konzern wirkte den rückläufigen Auslieferungen in der Region China mit einem verstärkten Fokus auf die Auslieferungen in den anderen Regionen entgegen. Das Resultat ist eine global ausbalancierte Absatzstruktur im abgelaufenen Geschäftsjahr. Vor diesem Hintergrund beurteilt der Porsche AG Konzern die Gesamtentwicklung des Geschäftsjahres 2024 als solide.

Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns reduzierten sich zwar im Geschäftsjahr 2024 auf 40.083 Mio. € (2023: 40.530 Mio. €), lagen dennoch innerhalb der ursprünglichen Prognose.

Das Operative Ergebnis reduzierte sich von 7.284 Mio. € auf 5.637 Mio. €. Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit unterhalb der ursprünglichen Erwartung, allerdings innerhalb der angepassten Bandbreite bei 14,1 % (2023: 18,0 %).

Die EBITDA-Marge Automobile reduzierte sich auf 22,7 % (2023: 25,7 %) und befand sich somit unterhalb der angepassten Prognose.

Der Netto-Cashflow für das Segment Automobile lag bei 3.735 Mio. € (2023: 3.973 Mio. €). Die daraus folgende Netto-Cashflow-Marge Automobile von 10,2 % (2023: 10,6 %), lag innerhalb der ursprünglichen Bandbreite.

Der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) lag mit 12,7 % (2023: 12,8 %) unter dem ursprünglich erwarteten Korridor, aber innerhalb der angepassten Erwartung.

Vergleich Prognose 2024 Porsche AG Konzern mit tatsächlichem Geschäftsverlauf

		Ursprüngliche Prognose 2024 im Geschäftsbericht 2023	Angepasste Prognose 2024 im Halbjahresfinanzbericht	Tatsächlicher Geschäftsverlauf 2024
Porsche AG Konzern				
Umsatzerlöse	Mrd. €	40 bis 42	39 bis 40	40,1
Operative Umsatzrendite	in %	15 bis 17	14 bis 15	14,1
Segment Automobile				
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	8,5 bis 10,5	7 bis 8,5	10,2
EBITDA-Marge Automobile	in %	24 bis 26	23 bis 24	22,7
BEV-Anteil Automobile	in %	13 bis 15	12 bis 13	12,7

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- › Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

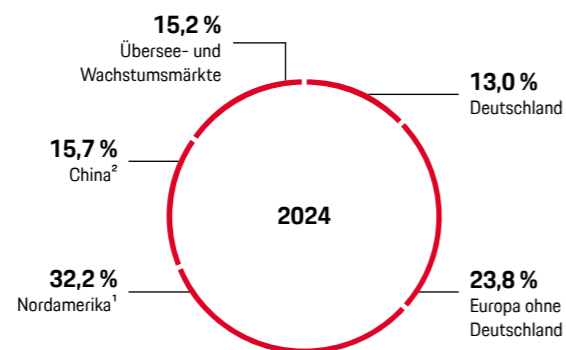
ERTRAGSLAGE

Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von 40.083 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr (2023: 40.530 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Preis- und Ausstattungseffekten.

Im Geschäftsjahr 2024 setzte der Porsche AG Konzern 312.620 Fahrzeuge ab. Dies entspricht einem Absatzrückgang von 6,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2023: 333.605 Fahrzeuge).

Der Cayenne war mit 100.469 Fahrzeugen die absatzstärkste Baureihe, gefolgt vom Macan mit 82.872 abgesetzten Fahrzeugen. Davon entfielen 23.765 Fahrzeuge auf den neuen, vollelektrischen Macan. Die größten relativen Zuwächse gab es beim 718 Boxster/Cayman (+2.770 Fahrzeuge; +12,4 %) und beim Cayenne (+7.603 Fahrzeuge; +8,2 %). Rückgänge wurden beim Taycan (-17.360 Fahrzeuge; -43,3 %), beim Panamera (-3.729 Fahrzeuge; -10,8 %) und beim 911 (-2.980 Fahrzeuge; -5,5 %) verzeichnet, was unter anderem mit den aktuellen Modellwechseln zusammenhängt. Zudem verlief der Hochlauf der Elektromobilität aktuell im Porsche AG Konzern insgesamt langsamer als geplant.

Umsatzerlöse nach Regionen (ohne Sicherungsgeschäfte)



¹ Nordamerika exkl. Mexiko

² China inkl. Hongkong

Regional betrachtet war Nordamerika exkl. Mexiko mit 91.024 abgesetzten Fahrzeugen der größte Markt mit einem Rückgang von 1,1 %. Die Regionen Europa ohne Deutschland mit 79.218 Fahrzeugen (+6,5 %), die Übersee- und Wachstumsmärkte mit 58.018 Fahrzeugen (+1,3 %) sowie Deutschland mit 30.939 Fahrzeugen (+1,0 %) verzeichneten Zuwächse. Gegenläufig entwickelte sich die Region China inkl. Hongkong mit einem Rückgang von 32,7 % auf 53.421 abgesetzte Fahrzeuge. Dies war weiterhin auf die herausfordernde Marktsituation und den Fokus auf einen wertorientierten Absatz in dieser Region zurückzuführen. Der Porsche AG Konzern wirkte dem Rückgang in der Region China mit einem verstärkten Fokus auf den Absatz in den anderen Regionen entgegen. Das Resultat ist eine global ausbalancierte Absatzstruktur.

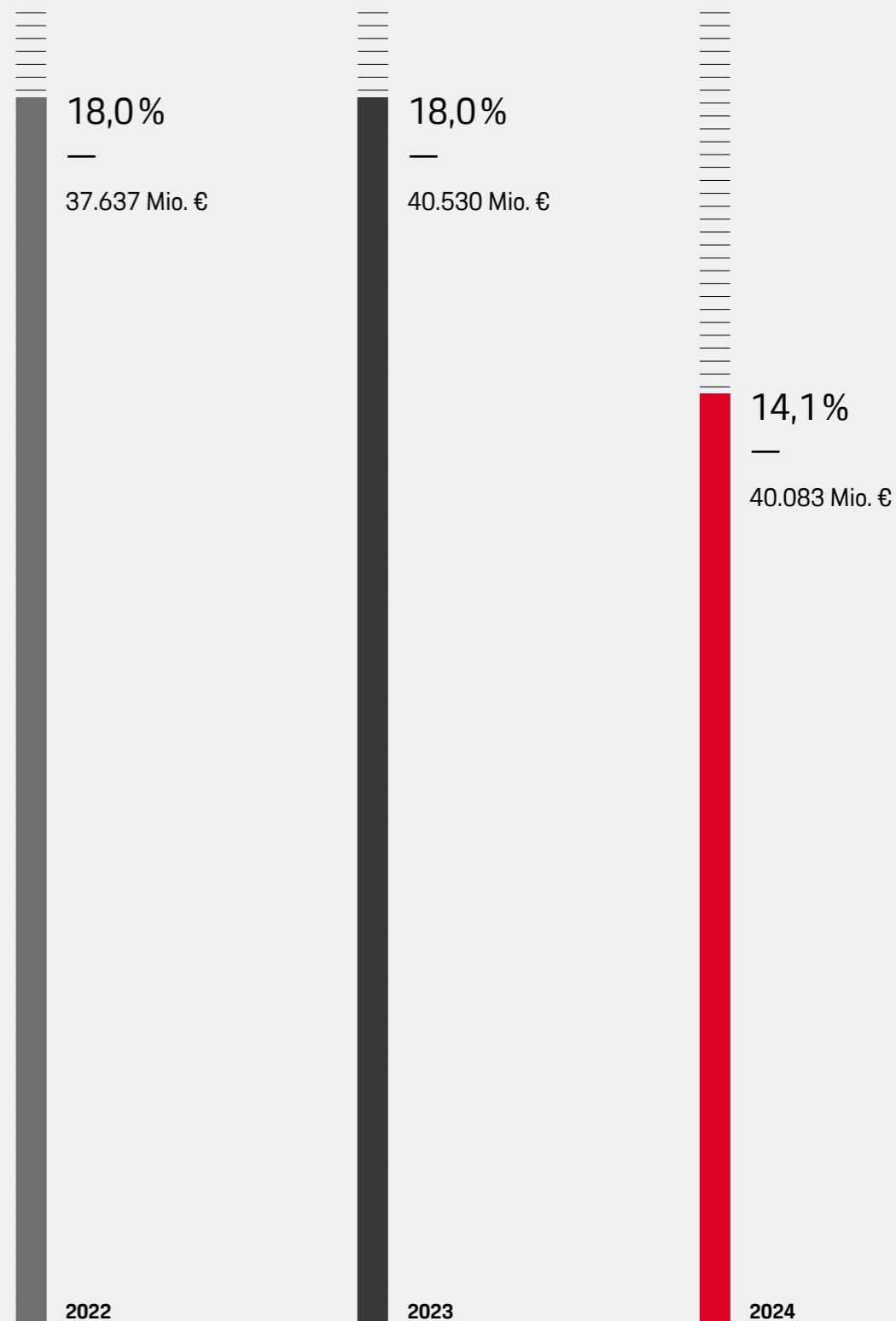
Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2024	2023
911	50.761	53.741
718 Boxster/Cayman	25.165	22.395
Macan	82.872	90.161
Cayenne	100.469	92.866
Panamera	30.657	34.386
Taycan	22.696	40.056
Konzernabsatz	312.620	333.605

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 832 Mio. € auf 29.756 Mio. € (2023: 28.924 Mio. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag mit 74,2 % (2023: 71,4 %) über dem Vorjahresniveau. Hintergrund dafür sind im Wesentlichen gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Anlaufkosten in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette.

Das Bruttoergebnis ist entsprechend mit 10.327 Mio. € (2023: 11.606 Mio. €) um 11,0 % gesunken. Somit lag die Brutto-Marge bei 25,8 % (2023: 28,6 %).

Operative Umsatzrendite in % und Umsatzerlöse in Mio. € des Porsche AG Konzerns



- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	40.083	40.530
Kosten der Umsatzerlöse	-29.756	-28.924
Bruttoergebnis	10.327	11.606
Vertriebskosten	-3.099	-2.869
Verwaltungskosten	-1.859	-1.787
Sonstiges betriebliches Ergebnis	268	335
Operatives Ergebnis	5.637	7.284
Operative Rendite (in %)	14,1	18,0
Finanzergebnis	-409	91
Ergebnis vor Steuern	5.227	7.375
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.632	-2.218
Ergebnis nach Steuern	3.595	5.157

Die Vertriebskosten stiegen um 230 Mio. € auf 3.099 Mio. € an und sind in Relation zu den Umsatzerlösen auf 7,7 % (2023: 7,1 %) gestiegen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus den höheren Aufwendungen im Kontext der Digitalisierung sowie höheren Kosten für die Stärkung von kundennahen Dienstleistungen. Die Verwaltungskosten lagen mit 1.859 Mio. € leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (2023: 1.787 Mio. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen blieb nahezu konstant bei 4,6 % (2023: 4,4 %).

Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 66 Mio. € auf 268 Mio. € (2023: 335 Mio. €).

Dementsprechend verringerte sich das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2024 um 1.647 Mio. € auf 5.637 Mio. € (2023: 7.284 Mio. €). Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag bei 14,1 % (2023: 18,0 %).

Im Geschäftsjahr 2024 ist das Finanzergebnis auf -409 Mio. € (2023: 91 Mio. €) gesunken. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus laufenden Ergebniseffekten aus At Equity bewerteten Anteilen sowie Sondereffekten aus den sonstigen Beteiligungen im Batterie- und Konnektivitätsumfeld.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag verringerten sich bei gesunkenem Ergebnis vor Steuern unterproportional auf 1.632 Mio. € (2023: 2.218 Mio. €). Dies ist auf die erhöhte Steuerquote für den Porsche AG Konzern von 31,2 % (2023: 30,1 %) zurückzuführen.

Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 1.562 Mio. € auf 3.595 Mio. € im aktuellen Berichtszeitraum.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 3,94 € (2023: 5,66 €) und das Ergebnis je Vorzugsaktie betrug 3,95 € (2023: 5,67 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Stammaktie und je Vorzugsaktie wurde jeweils eine Aktienanzahl von 455.500.000 Stück zugrunde gelegt.

Ertragslage im Segment Automobile

Mit 5.286 Mio. € lag das Operative Ergebnis des Segments Automobile im Geschäftsjahr 2024 um 1.653 Mio. € unter dem Vorjahr (2023: 6.938 Mio. €). Bei den Umsatzerlösen Automobile in Höhe von 36.438 Mio. € lag die Operative Umsatzrendite Automobile bei 14,5 % (2023: 18,6 %). Das EBITDA Automobile verringerte sich um 1.323 Mio. € auf 8.271 Mio. € (2023: 9.594 Mio. €) und die EBITDA-Marge Automobile lag bei 22,7 % (2023: 25,7 %), was im Wesentlichen auf gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Anlaufkosten in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette zurückzuführen war.

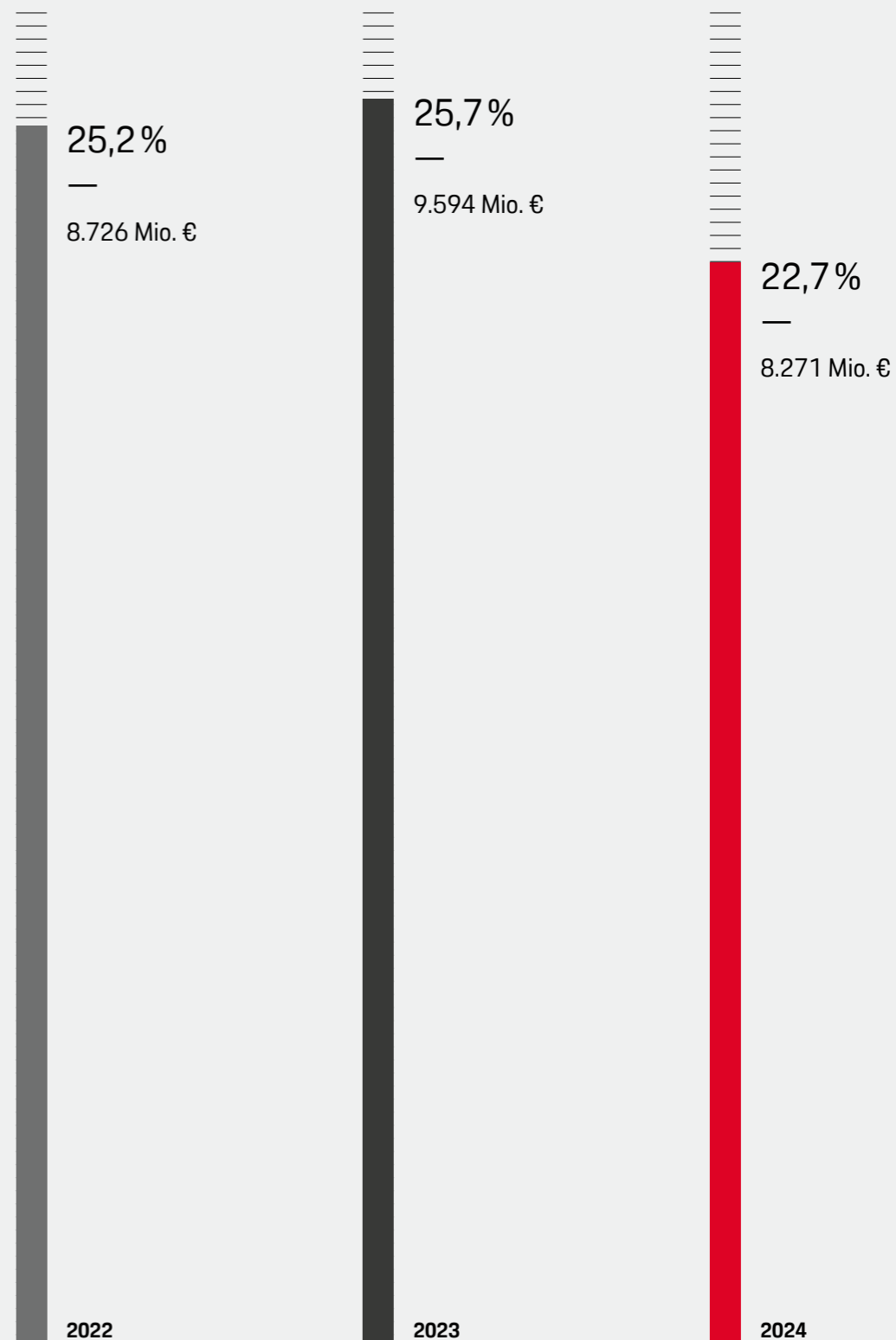
EBITDA-Marge Automobile

Mio. €	2024	2023
Operatives Ergebnis Automobile	5.286	6.938
Abschreibungen	2.985	2.656
EBITDA Automobile	8.271	9.594
Umsatzerlöse Automobile	36.438	37.349
EBITDA-Marge Automobile (in %)	22,7	25,7

Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse Finanzdienstleistungen erhöhten sich auf 3.910 Mio. € (2023: 3.444 Mio. €). Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen verringerte sich im Geschäftsjahr 2024 auf 278 Mio. € (2023: 302 Mio. €).

EBITDA-Marge Automobile in % und EBITDA Automobile in Mio. €
des Porsche AG Konzerns



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

**ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT**

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Bewertung von Zinssicherungsgeschäften sowie von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting im Rahmen der regulären Refinanzierungstätigkeit. Demzufolge reduzierte sich die Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen auf 7,1 % (2023: 8,8 %).

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 2024 bei 39,6 % (2023: 40,1 %). Während in den Regionen Nordamerika exkl. Mexiko sowie China inkl. Hongkong die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist, entwickelte sich die Nachfrage in den Regionen Deutschland, Europa ohne Deutschland sowie Übersee- und Wachstumsmärkte leicht rückläufig.

Maßgebliche Gründe für die rückläufige Entwicklung gegenüber Vorjahr in den europäischen Märkten waren das noch immer hohe Zinsumfeld sowie ein durch zahlreiche Modellanläufe bedingter veränderter Modellmix. Letzterer wirkte sich durch einen niedrigeren Anteil von strukturell höher penetrierten viertürigen Modellreihen negativ auf die Gesamtpenetration aus.

Der gesamte Bestand an Verträgen für Finanzierungen und Leasing des Porsche AG Konzerns inklusive seiner Kooperationspartner erhöhte sich zum 31. Dezember 2024 um 1,2 % auf 349 Tsd. Verträge (2023: 345 Tsd. Verträge).

FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr 2024 lag der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns mit 6.353 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (2023: 7.023 Mio. €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf das geringere Ergebnis vor Steuern zurückzuführen.

Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital von 1.960 Mio. € (2023: 1.866 Mio. € Mittelabflüsse) setzten sich aus den Zuflüssen im Segment Automobile sowie den Abflüssen im Segment Finanzdienstleistung bei den Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte 1.852 Mio. € (2023: 1.322 Mio. € Mittelabflüsse) und Forderungen aus Finanzdienstleistungen 399 Mio. € (2023: 645 Mio. € Mittelabflüsse) zusammen.

Die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit beliefen sich auf 4.120 Mio. € und stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2.917 Mio. € (2023: 1.203 Mio. € Mittelabflüsse). Neben geringeren Mittelabflüssen aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts wirkten Mittelabflüsse aus der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in Höhe von 113 Mio. € (2023: 3.119 Mio. € Mittelzuflüsse).

Die Zahlungsmittelabflüsse im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.679 Mio. € (2023: 3.708 Mio. € Mittelabflüsse) bezogen sich im Wesentlichen auf die Dividendenzahlung in Höhe von 2.101 Mio. € (2023: 4.895 Mio. € Ergebnisabführung und Dividendenzahlung). Zusätzlich gab es Mittelzuflüsse in der Veränderung der Sonstigen Finanzierungstätigkeit von 421 Mio. € (2023: 1.186 Mio. € Mittelzuflüsse).

Finanzlage im Segment Automobile

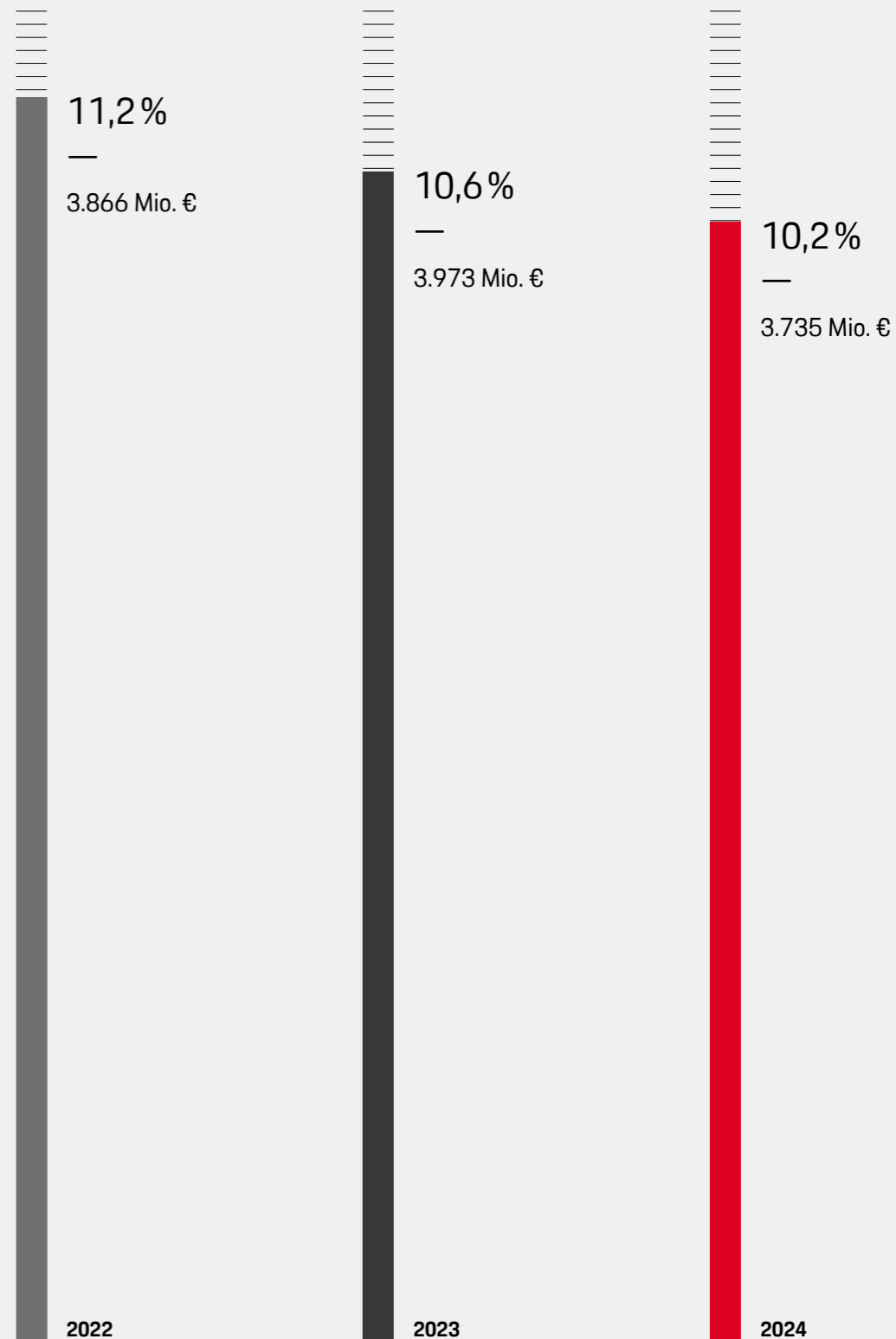
Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile reduzierte sich um 505 Mio. € auf 7.750 Mio. € (2023: 8.256 Mio. €). Darin sind Mittelabflüsse von 250 Mio. € im Zusammenhang mit den über externes Planvermögen ausfinanzierten Pensionsplänen berücksichtigt.

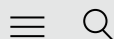
Die Zahlungsmittelzuflüsse im Working Capital Automobile beliefen sich auf 310 Mio. € (2023: 2 Mio. € Mittelabflüsse). Auf das Working Capital Automobile wirkten Abflüsse aus der Veränderung der Vorräte in Höhe von 56 Mio. € (2023: 671 Mio. € Mittelabflüsse). Die im Vorjahr aufgebauten Bestände bei den Fahrzeugen im Zusammenhang mit der Markteinführung des Cayenne reduzierten sich im Geschäftsjahr 2024. Die Zahlungsmittelzuflüsse bei der Veränderung der Forderungen erhöhten sich auf 294 Mio. € (2023: 279 Mio. € Mittelabflüsse). Die Mittelabflüsse aus der Veränderung der Verbindlichkeiten in Höhe von 449 Mio. € (2023: 578 Mio. € Mittelzuflüsse) standen in Verbindung mit Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, welche im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs abflossen. Positiv wirkte sich die Veränderung der Sonstigen Rückstellungen in Höhe von 521 Mio. € (2023: 370 Mio. € Mittelzuflüsse) auf das Working Capital Automobile aus.

Die Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahmen im Vergleich zur Vorjahresperiode von 4.282 Mio. € auf 4.016 Mio. € ab. Während die Sachinvestitionen Automobile im Vergleich zur Vorjahresperiode auf 2.119 Mio. € (2023: 1.964 Mio. € Mittelabflüsse) stiegen, reduzierten sich die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten auf 1.583 Mio. € (2023: 2.081 Mio. €). Die Abflüsse aus der Veränderung der Beteiligungen erhöhten sich auf 437 Mio. € (2023: 248 Mio. € Mittelabflüsse), insbesondere aufgrund von Investitionen in strategische Partnerschaften, die im Zusammenhang mit der Digitalisierungsstrategie stehen.

Zum Ende des Geschäftsjahres reduzierte sich der Netto-Cashflow Automobile moderat auf 3.735 Mio. € (2023: 3.973 Mio. €). Der Rückgang der Netto-Cashflow-Marge Automobile auf 10,2 % (2023: 10,6 %) begründete sich im Wesentlichen aus dem reduzierten Ergebnis vor Steuern. Gegenläufig wirkten Zuflüsse im Working Capital sowie geringere Abflüsse in der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Netto-Cashflow-Marge Automobile in % und Netto-Cashflow Automobile in Mio. €
des Porsche AG Konzerns





MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Netto-Cashflow Automobile

Mio. €	2024	2023
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	7.750	8.256
Veränderung Working Capital	310	-2
Veränderung der Vorräte	-56	-671
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	294	-279
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-449	578
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	521	370
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft¹	-4.016	-4.282
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-2.119	-1.964
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.583	-2.081
Veränderungen von Beteiligungen	-437	-248
Netto-Cashflow Automobile	3.735	3.973

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

Zum 31. Dezember 2024 erhöhte sich die Netto-Liquidität Automobile um 1.343 Mio. € auf 8.558 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresstichtag im Wesentlichen aufgrund der Mittelzuflüsse aus dem Netto-Cashflow Automobile.

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhte sich 2024 um 983 Mio. € auf 7.121 Mio. € (2023: 6.139 Mio. €). Zusätzlich erhöhten sich die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in 2024 leicht um 184 Mio. € auf 3.907 Mio. €. Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte sich im Jahr 2024 um 176 Mio. € auf 2.470 Mio. €.

Die im Porsche AG Konzern vorhandene revolvingende Kreditlinie in Höhe von 2.500 Mio. € wurde im Berichtsjahr nicht in Anspruch genommen (Inanspruchnahme 2023: 0 Mio. €).

Netto-Liquidität Automobile

Mio. €	2024	2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.121	6.139
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.907	3.723
Brutto-Liquidität	11.028	9.861
Kreditstand	-2.470	-2.646
Netto-Liquidität Automobile	8.558	7.215

Verkürzte Kapitalflussrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2024	2023
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.826	3.745
Ergebnis vor Steuern	5.227	7.375
Ertragsteuerzahlungen	-1.454	-2.190
Abschreibungen ¹	4.088	3.528
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	61	14
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	185	34
Veränderung der Pensionsrückstellungen	35	251
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	169	-122
Veränderung Working Capital	-1.960	-1.866
Veränderung der Vorräte	-75	-694
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	177	-190
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-347	618
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	537	366
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.852	-1.322
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-399	-645
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	6.353	7.023
Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-4.007	-4.322
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-113	3.119
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-4.120	-1.203
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-2.101	-4.895
Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit	421	1.186
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.679	-3.708
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	6	-31
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	558	2.081
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

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 Risiko-parameter. 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.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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 im Schwerpunkt 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 Risikoversorge 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 Risikoversorge 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. € aus 21 Banken.

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 53.527 Mio. € eine im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um 6,1 % gestiegene Bilanzsumme.

Die Immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich von 8.554 Mio. € auf 8.941 Mio. €. Die Zunahme betraf im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen.

Die Sachanlagen erhöhten sich im Vergleich zu 2023 um 654 Mio. € auf 10.048 Mio. €. Der Anstieg resultierte im wesentlichen Teil aus Zugängen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung, technischen Anlagen und Maschinen sowie Grundstücken und Gebäuden, wobei sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau gegenläufig veränderten. Die Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber 2023 um 1.202 Mio. € auf 5.393 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 6.345 Mio. € auf 6.886 Mio. € erhöht. Darin enthalten sind im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen sowie Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen. Der Bestand an Verträgen für Finanzierung und Leasing stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Die At Equity bewerteten Anteile, Sonstigen Finanzanlagen, Sonstigen finanzielle Vermögenswerte, Sonstigen Forderungen und latenten Ertragsteueransprüche erhöhten sich insgesamt von 3.592 Mio. € im Vorjahr auf 3.780 Mio. €.

Die At Equity bewerteten Anteile beinhalten Zugänge in Höhe von 188 Mio. €, wobei durch höhere gegenläufige Folgebewertungen insgesamt eine Verminderung um 24 Mio. € auf 627 Mio. € resultiert.

Der Anstieg der Sonstigen Finanzanlagen in Höhe von 78 Mio. € ergab sich durch den Erwerb von Anteilen an neuen Beteiligungen, wobei sich Wertminderungen durch Folgebewertungen und Abgänge durch Umgliederungen in At Equity bewerteten Anteilen gegenläufig entwickelten.

Insgesamt nahm das langfristige Vermögen um 2.832 Mio. € auf 33.239 Mio. € zu. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen betrug 62,1 % (2023: 60,3 %).

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Vorräte von 5.947 Mio. € auf 6.130 Mio. € aufgrund geleisteter Anzahlun-

gen in den Vorräten. Gegenläufig reduzierten sich die aufgebauten Bestände bei den Fahrzeugen im Zusammenhang mit der Markteinführung des Cayenne.

Die kurzfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen verringerten sich um 826 Mio. € auf 3.712 Mio. €. Der Rückgang betraf im Wesentlichen Forderungen aus Darlehen, die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Gegenläufig haben sich die Übrigen finanziellen Vermögenswerte und sonstigen Forderungen entwickelt.

Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich um 704 Mio. € auf 8.349 Mio. € im Vergleich zu 2023.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns stieg zum 31. Dezember 2024 um 1.388 Mio. € auf 23.056 Mio. € gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2023. Das Ergebnis nach Steuern führte zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 3.595 Mio. €, wobei das Sonstige Ergebnis nach Steuern zu einem Rückgang des Eigenkapitals um 116 Mio. € führte. Innerhalb des Sonstigen Ergebnisses nach Steuern führte im Wesentlichen die erfolgsneutral erfasste Bewertung derivativer Finanzinstrumente zu einem Rückgang, wobei sich Einflüsse aus der Währungsumrechnung und die Neubewertung aus Pensionsplänen nach Steuern gegenläufig entwickelt haben.

Die Dividendenausschüttungen in Höhe von 2.101 Mio. €, die am 7. Juni 2024 durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG beschlossen wurden, haben sich eigenkapitalmindernd ausgewirkt.

Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich im Geschäftsjahr 2024 um 241 Mio. € gegenüber der Vergleichsperiode 2023. Der Rückgang ist insbesondere auf Dotierungen in externes Planvermögen zurückzuführen. Darüber hinaus ist der Rückgang durch die Veränderung des Diskontierungszinssatzes für inländische Pensionsverpflichtungen von 3,2 % auf 3,4 % begründet. Gegenläufig wirkte der laufende Dienstzeitaufwand erhöhend.

Weiterhin erhöhten sich die langfristigen Sonstigen Schulden um 535 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2023 auf 4.894 Mio. €. Insgesamt nahmen die langfristigen Schulden um 917 Mio. € auf 16.128 Mio. € zu. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 30,1 % (2023: 30,2 %).

Verkürzte Bilanz des Porsche AG Konzerns zum 31. Dezember 2024

Mio. €	31.12.2024	in %	31.12.2023	in %
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte	33.239	62,1	30.407	60,3
Immaterielle Vermögenswerte	8.941	16,7	8.554	17,0
Sachanlagen	10.048	18,8	9.394	18,6
Vermietete Vermögenswerte	5.393	10,1	4.190	8,3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5.078	9,5	4.676	9,3
At Equity bewertete Anteile, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche	3.780	7,1	3.592	7,1
Kurzfristige Vermögenswerte	20.288	37,9	20.040	39,7
Vorräte	6.130	11,5	5.947	11,8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.808	3,4	1.669	3,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen	3.712	6,9	4.537	9,0
Ertragsteuerforderungen	289	0,5	235	0,5
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.965	3,7	1.826	3,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	11,9	5.820	11,5
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	0,0	6	0,0
Bilanzsumme	53.527	100,0	50.447	100,0
Passiva				
Eigenkapital	23.056	43,1	21.668	43,0
Langfristige Schulden	16.128	30,1	15.211	30,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.074	7,6	4.315	8,6
Finanzschulden	7.160	13,4	6.537	13,0
Sonstige Schulden	4.894	9,1	4.360	8,6
Kurzfristige Schulden	14.343	26,8	13.567	26,9
Finanzschulden	4.253	7,9	3.880	7,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.378	6,3	3.490	6,9
Sonstige Schulden	6.712	12,5	6.192	12,3
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	0,0	5	0,0
Bilanzsumme	53.527	100,0	50.447	100,0

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich von 10.417 Mio. € auf 11.413 Mio. €. Dieser Anstieg betraf insbesondere die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Form von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs gegenüber dem Jahresende 2023 von 3.490 Mio. € auf 3.378 Mio. €.

Die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um 520 Mio. € auf 6.712 Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg bei den Sonstigen Rückstellungen zurückzuführen.

Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 776 Mio. € auf 14.343 Mio. € zu. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital betrug 26,8 % (2023: 26,9 %).

Zum 31. Dezember 2024 lagen nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 46 Mio. € vor, die sich insbesondere aufgrund des Rückgangs der Verbindlichkeiten aus Bürgschaften im Vergleich zum Vorjahreszeitraum reduziert haben (2023: 64 Mio. €).

Die nicht bilanzierten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen stiegen um 256 Mio. € auf 5.648 Mio. € und beinhalteten im Wesentlichen Verpflichtungen aus Entwicklungs-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen.

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

ERTRAGSLAGE

Im Berichtsjahr sind die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr von 31.839 Mio. € um 3,3 % auf 30.795 Mio. € leicht rückläufig. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einem niedrigeren Absatz bei positiven Preis- und Ausstattungseffekten. Den Umsatzerlösen standen im Wesentlichen Materialaufwendungen in Höhe von 18.500 Mio. € (2023: 18.993 Mio. €), Personalaufwand in Höhe von 3.070 Mio. € (2023: 3.336 Mio. €) sowie sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 4.840 Mio. € (2023: 4.580 Mio. €) gegenüber. Der rückläufige Personalaufwand ist im Wesentlichen bedingt durch einen geringeren Dienstzeitaufwand für die betriebliche Altersversorgung.

Von den Sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 2.337 Mio. € (2023: 3.155 Mio. €.) entfielen 136 Mio. € (2023: 227 Mio. €) auf Währungskursgewinne. Aus der zum beizulegenden Zeitwert erfolgten Einlage von Anteilen an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg gegen Gewährung von neuen Anteilen an der Porsche Investments Management S.A., Luxemburg resultierten sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 1.326 Mio. €.

Der Materialaufwand entfällt auf Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 15.413 Mio. € (2023: 16.141 Mio. €) und auf Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von 3.087 Mio. € (2023: 2.852 Mio. €). Der Rückgang des Materialaufwands um 2,6 % ist gleichlaufend mit der Entwicklung der Umsatzerlöse.

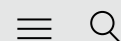
In den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 4.840 Mio. € (2023: 4.580 Mio. €) waren Währungskursverluste von 131 Mio. € (2023: 399 Mio. €) enthalten. Die Erhöhung der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen wird im Wesentlichen getrieben durch gestiegene Kosten im Zusammenhang mit Garantien und Verlusten aus Anlagenabgängen. Gegenläufig kam es zu geminderten Aufwendungen im Zusammenhang mit Währungskurschwankungen.

Das Beteiligungsergebnis umfasst Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 441 Mio. € (2023: 689 Mio. €), Erträge aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 372 Mio. € (2023: 1.299 Mio. €), Aufwendungen aus Beteiligungen von 73 Mio. € (2023: 53 Mio. €) und Aufwendungen aus Verlustübernahmen in Höhe von 206 Mio. € (2023: 4 Mio. €). Der deutliche Rückgang der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen ist im Wesentlichen bedingt durch die Ergebnisabführung der Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg in Höhe von 3 Mio. €. Diese hatte im Vorjahr bedingt durch eine Dividende seitens der Porsche Cars North America, Inc., Atlanta einen Gewinn in Höhe von 787 Mio. € abgeführt. Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Dividenden von der Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong, der Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, der Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo, der Porsche Asia Pacific Pty. Ltd., Singapur und der Porsche Middle East and Africa FZE, Dubai. Die Aufwendungen aus Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die außerplanmäßigen Abschreibungen der Cetitec GmbH, Pforzheim (30 Mio. €). Ebenfalls hierin enthalten ist die außerplanmäßige Abschreibung bezogen auf die Darlehensforderungen gegen die Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart (40 Mio. €).

Im negativen Zinsergebnis von 16 Mio. € (2023: 37 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 2024 belaufen sich auf 1.135 Mio. €. Die niedrige Steuerquote in Höhe von 21,3 % ist im Wesentlichen durch das handelsrechtliche Mehrergebnis im Zusammenhang mit der erfolgten Einlage von Anteilen an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg gegen Gewährung von neuen Anteilen an der Porsche Investments Management S.A., Luxemburg begründet.

Der Jahresüberschuss vor Gewinnverwendung beläuft sich auf 4.175 Mio. €.



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

› Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

› Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Gewinn- und Verlustrechnung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Mio. €	2024	2023
Umsatzerlöse	30.795	31.839
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	-45	84
Gesamtleistung	30.750	31.923
Sonstige betriebliche Erträge	2.337	3.155
Materialaufwand	-18.500	-18.993
Personalaufwand	-3.070	-3.336
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.859	-1.662
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.840	-4.580
Beteiligungsergebnis	535	1.932
Zinsergebnis	-16	-37
Ergebnis vor Steuern	5.336	8.402
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.135	-1.525
Ergebnis nach Steuern	4.201	6.877
Sonstige Steuern	-26	-37
Jahresüberschuss	4.175	6.840
Einstellung in Gewinnrücklage	-2.075	-3.420
Bilanzgewinn	2.100	3.420

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme hat sich von 25.393 Mio. € um 1.932 Mio. € auf 27.325 Mio. € zum 31. Dezember 2024 erhöht. Das Anlagevermögen verzeichnete einen Anstieg um 1.877 Mio. €, das Umlaufvermögen erhöhte sich um 57 Mio. €.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme belief sich auf 63,5 % (2023: 61,0 %). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 560 Mio. € auf 7.458 Mio. € (2023: 6.898 Mio. €), die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg des Finanzanlagevermögens um 1.655 Mio. € auf 7.799 Mio. € resultiert insbesondere aus einer Änderung der konzerninternen Beteiligungsstruktur unter Einlage von Anteilen an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg gegen Gewährung von neuen Anteilen an der Porsche Investments Management S.A., die zu Zugängen in Höhe von 1.592 Mio. € und Abgängen von Anteilen in Höhe von 266 Mio. € führte.

Das Umlaufvermögen belief sich am 31. Dezember 2024 auf 9.816 Mio. € (2023: 9.759 Mio. €). Das leicht erhöhte Umlaufvermögen ist vor allem bedingt durch die Erhöhung des Vorratsvermögens im Rahmen von geleisteten Anzahlungen (+318 Mio. €) sowie höheren Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+104 Mio. €). Gegenläufig verringerte sich der Bestand von Fertigfahrzeugen (-261 Mio. €). Zudem reduzierten sich die Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr (-115 Mio. €) sowie die sonstigen Vermögensgegenstände (-167 Mio. €), insbesondere in Zusammenhang mit der Bewertung derivativer Finanzinstrumente.

Das Eigenkapital beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 13.648 Mio. € (2023: 11.573 Mio. €). Die Eigenkapitalquote liegt bei 49,9 % (2023: 45,6 %).

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. €.

Entsprechend dem Gewinnverwendungsbeschluss der ordentlichen Hauptversammlung wurde aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres gemäß § 58 Abs. 3 AktG ein Teilbetrag in Höhe von 1.320 Mio. € in die Gewinnrücklagen eingestellt. Nach Einstellung in die Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG in Höhe von 2.075 Mio. € weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 2.100 Mio. € (2023: 3.420 Mio. €) aus.

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeitenden der Porsche AG. Die Pensionsverpflichtungen sind voll durch Rückstellungen gedeckt. Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen (Pensionsrückstellungen) werden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst (§ 253 Abs. 2 S. 1 HGB).

Diese liegen um 333 Mio. € (2023: 112 Mio. €; Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB) unter dem Bewertungsansatz für Pensionsrückstellungen, der sich zum 31. Dezember 2024 bei Anwendung des Sieben-Jahres-Durchschnittszinssatzes ergeben hätte. Der Rückgang der Pensionsrückstellungen um 105 Mio. € auf 5.186 Mio. € stand im Wesentlichen im Zusammenhang mit den über externes Planvermögen ausfinanzierten Pensionsplänen von 250 Mio. € im Geschäftsjahr 2024.

Die Sonstigen Rückstellungen erhöhten sich von 3.824 Mio. € um 430 Mio. € auf 4.254 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Gewährleistungsrückstellungen (+116 Mio. €) und der Rückstellung für Überschreitungen von Emissionsgrenzen (+165 Mio. €). Letzteres ist auf den insgesamt langsamer als geplanten Hochlauf der Elektromobilität bei der Porsche AG zurückzuführen.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten um 463 Mio. € auf 4.186 Mio. € (2023: 4.649 Mio. €) resultiert im Wesentlichen aus der Rückzahlung von zwei Schuldscheindarlehen in Höhe von 303 Mio. €.

Die Porsche AG beurteilt ihre wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der umfassenden Erneuerung des Produktportfolios, der insgesamt herausfordernden wirtschaftlichen und politischen Lage, der langsameren Transformation hin zur Elektromobilität sowie der Marktentwicklungen in der Region China inkl. Hongkong. Die Porsche AG wirkte den rückläufigen Auslieferungen in der Region China mit einem verstärkten Fokus auf die Auslieferungen in den anderen Regionen entgegen. Das Resultat ist eine global ausbalancierte Absatzstruktur im abgelaufenen Geschäftsjahr. Vor diesem Hintergrund beurteilt die Porsche AG die Gesamtentwicklung des Geschäftsjahres 2024 als solide,

wie auch der Porsche AG Konzern. Zudem war die Porsche AG im Geschäftsjahr 2024 jederzeit in der Lage, ihre finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

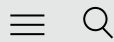
DIVIDENDENPOLITIK

Als Teil der Finanzstrategie verfolgt die Porsche AG mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel einer kontinuierlichen Dividendenentwicklung, die ihre 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, mittelfristig eine jährliche Dividende in Höhe von etwa 50 % auszuschütten. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem IFRS-Konzernergebnis nach Steuern.

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 2.075 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 2.100 Mio. € ausschüttungsfähig.

Der ordentlichen Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn von 2.100 Mio. € (2023: 3.420 Mio. €) einen Betrag von 1.048 Mio. € (2023: 1.048 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 2,30 € je dividendenberechtigter Stammaktie und 1.052 Mio. € (2023: 1.052 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 2,31 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie zu verwenden. Darüber hinaus wird keine weitere Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen vorgeschlagen (2023: 1.320 Mio. €).



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Bilanzstruktur der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Dezember 2024

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.100	2.438
Sachanlagen	7.458	6.898
Finanzanlagen	7.799	6.144
	17.357	15.480
Umlaufvermögen		
Vorräte	3.167	2.935
Forderungen	5.766	5.777
Sonstige Vermögensgegenstände	865	1.032
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	17	16
	9.816	9.759
Rechnungsabgrenzungsposten	151	154
Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung	1	0
	27.325	25.393
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	911	911
Kapitalrücklage	3.822	3.822
Gewinnrücklagen	6.815	3.420
Bilanzgewinn	2.100	3.420
	13.648	11.573
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.186	5.291
Übrige Rückstellungen	4.305	3.881
	9.492	9.172
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	765	1.074
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	55	46
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	950	1.069
Übrige Verbindlichkeiten	1.814	1.907
	3.583	4.096
Rechnungsabgrenzungsposten	603	553
	27.325	25.393

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER PORSCHE AG

Als Mutterunternehmen des Porsche AG Konzerns unterliegt die Porsche AG grundsätzlich dem gleichen → Geschäftsverlauf, Risiken und Chancen sowie voraussichtlichen Entwicklungen. Die Prognose erläutert das Kapitel → Prognosebericht, die Risiken und Chancen das Kapitel → Risiko- und Chancenbericht dieses zusammengefassten Lageberichts.

Absatz

Im Geschäftsjahr 2024 setzte die Porsche AG insgesamt 300.277 Fahrzeuge ab (2023: 332.681 Fahrzeuge). Der Rückgang von 9,7% resultiert im Wesentlichen aus höheren Absätzen an Importeure und Vertriebsnetzwerke in Europa und Nordamerika. Rückläufig hat sich hingegen der chinesische Markt entwickelt. Dieser Rückgang ist vor allem auf die weiterhin herausfordernde Wirtschaftslage im Luxussegment in dieser Region zurückzuführen.

Produktion

Die Porsche AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Zuffenhausen und Leipzig insgesamt 185.115 Fahrzeuge (2023: 228.727 Fahrzeuge). Darüber hinaus wurden seitens der Volkswagen Osnabrück GmbH weitere 23.786 Fahrzeuge im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.

Belegschaft

An den Standorten der Porsche AG waren zum 31. Dezember 2024 – ohne Mitarbeitende, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 23.650 Personen (2023: 24.724 Personen) beschäftigt. Im Durchschnitt waren 24.029 Mitarbeitende im Geschäftsjahr 2024 bei der Porsche AG beschäftigt.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

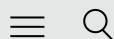
Für die Porsche AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Porsche AG Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken ist im Kapitel → Risiko- und Chancenbericht dieses zusammengefassten Lageberichts zu finden.

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 2024 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.“

RISIKO- UND CHANCENBERICHT



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- > Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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.

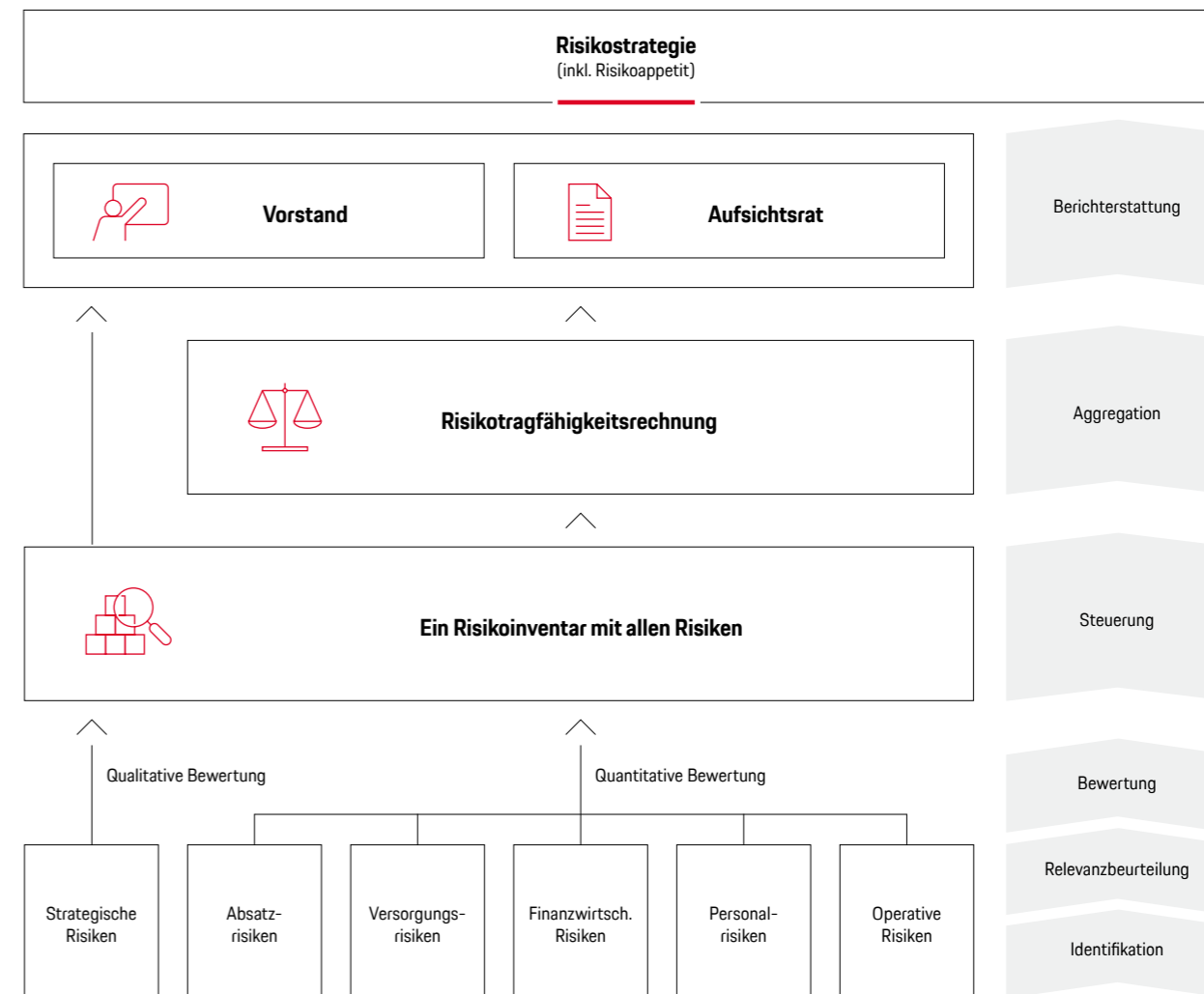
Eine regelmäßige Berichterstattung zum Risikomanagement soll den Vorstand der Porsche AG bei der rechtzeitigen Erkennung bestandsgefährdender Entwicklungen unterstützen.

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 Risikostrategie des Porsche AG Konzerns, bevor er näher auf die Funktionsweise des Risiko- bzw. Chancenmanagements eingeht, um dann im Anschluss die konkrete Situation der Risiken und Chancen zum 31. Dezember 2024 zu erläutern.

Risikostrategie

Risikostrategie des Porsche AG Konzerns



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.

RISIKOKATEGORIEN DES PORSCHE AG KONZERNS

Im Porsche AG Konzern wird zwischen sechs Risikokategorien differenziert, welche auf Basis des Geschäftsmodells abgeleitet werden. Diese dienen der übergreifenden Kategorisierung von Einzelrisiken nach ihren Ursachen und bilden das Risikoinventar des Porsche AG Konzerns.

Die Risiken innerhalb der fünf Risikokategorien Absatzrisiken, Versorgungsrisiken, Finanzwirtschaftliche Risiken, Personalrisiken und Operative Risiken können auf quantitativer Basis bewertet werden. Risiken aus dem Nachhaltigkeitsumfeld sind in diese Prozesse ebenfalls integriert. Im Rahmen der Quantifizierung werden dabei die kurzfristigen finanziellen Auswirkungen der Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums ermittelt. Dieser entspricht dem aktuellen Geschäftsjahr und den drei Folgejahren. 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.

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

Die zum 31. Dezember 2024 identifizierten und wesentlichen quantifizierten Risiken, das heißt Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Worst-Case-Potenzial größer gleich 100 Mio. €, bilden die Basis für die Berichterstattung der Risiko- und Chancensituation des Porsche AG Konzerns.

➔ **Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2024**

In der Kategorie Strategische Risiken werden ausschließlich langfristige Unternehmensrisiken zusammengefasst, welche die Fähigkeit des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen können, ihre langfristigen Unternehmensziele zu erreichen.

Strategische Risiken werden auf Basis ihres langfristigen Charakters stets qualitativ bewertet, wodurch diese nicht in die Risikotragfähigkeitsrechnung einfließen und somit nicht in der Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2024 berücksichtigt sind. Die frühzeitige Identifikation von Strategischen Risiken sowie die Implementierung von wirksamen Steuerungsmaßnahmen sollen dabei die Resilienz des Porsche AG Konzerns stärken. Strategische Risiken beziehen sich dabei unter anderem auf das geopolitische Umfeld, die Abhängigkeit von der Lieferkette, die Produktentwicklung & Innovation sowie die strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns. Diese Risiken fließen in die jährliche Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG ein. Auch langfristige nachhaltigkeitsbezogene Aspekte werden im Rahmen des strategischen Risikomanagements betrachtet. Sofern sich im Rahmen der Strategischen Risiken Sachverhalte konkretisieren und sich Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums ergeben, werden diese innerhalb der weiteren Risikokategorien aufgenommen und bei entsprechender Wesentlichkeit quantitativ bewertet. Diese Risiken werden dabei in der aktuellen Risiko- und Chancensituation des Porsche AG Konzerns 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 die Bilanz eines anderen Unternehmens

RISIKOAGGREGATION UND TRAGFÄHIGKEIT

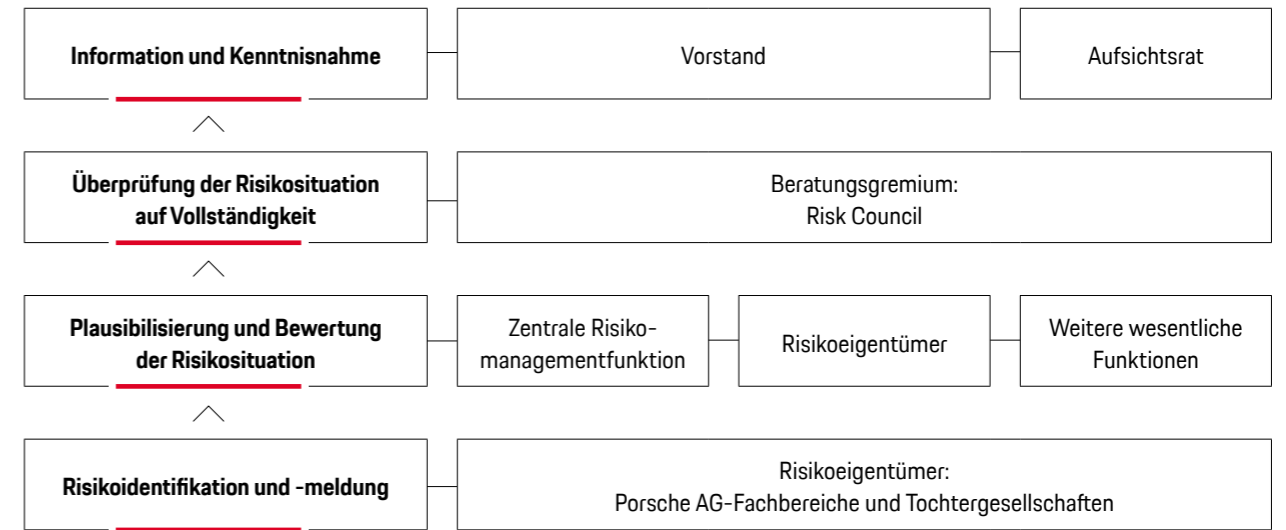
Risiken können einzeln, vor allem aber auch in ihrem ungünstigen Zusammenspiel zu einer bestandsgefährdenden Situation führen. Damit das Zusammenspiel der Einzelrisiken adäquat berücksichtigt wird, aggregiert das zentrale Risikomanagement die wesentlichen quantifizierten Einzelrisiken, demnach Risiken 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 Gesamtrisikosituation 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 wird das Segment Automobile gesondert betrachtet und das Segment Finanzdienstleistungen ebenfalls separat überwacht, 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 dezentrale Organisationsstruktur soll das Bewusstsein für das Thema Risikomanagement in den lokalen operativen Einheiten fördern und eine effektive Steuerung der Risiken gewährleisten.

Der Konsolidierungskreis des RMS entspricht dem Konsolidierungskreis des Porsche AG Konzerns. Sofern es aus Risikogesichtspunkten sinnvoll ist, kann der Risikokonsolidierungskreis um zusätzliche Tochtergesellschaften erweitert werden.

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 wesentliche Funktionen plausibilisiert und gemeinsam bewertet. Dabei werden die wesentlichen Risiken innerhalb der Risikokategorien Absatzrisiken, Versorgungsrisiken, Finanzwirtschaftliche Risiken, Personalrisiken und Operative Risiken quantifiziert. 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 zum jeweiligen Quartal und das Gesamtrisiko werden an den Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

› Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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 Auffrischungsschulungen 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 Porsche Konzernrichtlinie 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 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 2024 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-System. 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 Konzernrechnungslegungsprozess

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem zielt darauf ab, das Risiko von materiellen Falschaussagen in der Konzernrechnungslegung 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 Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht 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 2024 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

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

➤ Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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.

Die Ertragskennzahlen und Kostenstrukturen geben dem Porsche AG Konzern in Verbindung mit der hohen Finanzkraft die Möglichkeit, auch in einem herausfordernden Umfeld den finanziellen Raum für künftige Investitionen in Produkte, Technologie und Dienstleistungen sicherstellen zu können. 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 2024

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.

Für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen stellt das gesamtwirtschaftliche Umfeld die Rahmenbedingungen dar und fließt als Prämisse in die Beurteilung dieser Risiken und Chancen ein.

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind von außergewöhnlichen Unsicherheiten geprägt und beeinflussen die Geschäftsentwicklung des Porsche AG Konzerns. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus handels- und geopolitischen Ereignissen sowie protektionistischen Tendenzen weltweit. Hinzutreten verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Die hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann ebenfalls zu Marktunsicherheiten führen. Zudem kann der demografische Wandel eine wachstumshemmende Wirkung haben. Auch Turbulenzen am Finanzmarkt, anhaltend hohe Energie- und Rohstoffpreise sowie eine zwar rückläufige, aber weiterhin auf hohem Niveau verbleibende Inflationsrate in

Verbindung mit einer fortgesetzten restriktiven Geldpolitik führen zu einem andauernden hohen Zinsniveau, zurückhaltendem Kaufverhalten und einer abschwächenden Wirtschaftsleistung, welche auf die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns einwirken.

Nachfolgend sind die wesentlichen Risiken nach Risikokategorien für den Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2024 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 ²	Hoch	Gestiegen
Marktentwicklung	Hoch	Unverändert
Versorgungsrisiken		
Einkauf und Logistik	Hoch	Unverändert
Geopolitik	Hoch	Unverändert
Operative Risiken		
Regulatorisches Umfeld ³	Hoch	Gestiegen
Informationstechnologie	Mittel	Gestiegen
Steuern	Gering	Unverändert
Rechtsstreitigkeiten	Gering	Unverändert
Finanzwirtschaftliche Risiken⁴		
Währungen	Gering	-
Rohstoffe	Gering	-
Zinsen	Gering	-
Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken	Gering	-
Personalrisiken	Gering	Unverändert

¹ Zum 31. Dezember 2024 sind die „Strategischen Risiken“ aufgrund ihres langfristigen Betrachtungszeitraums nicht mehr Bestandteil der Risikosituation.

➔ **Risikokategorien des Porsche AG Konzerns**

² Zum 31. Dezember 2024 werden Zollrisiken innerhalb der „Absatzrisiken“ im Rahmen der Handelshemmnisse ausgewiesen (2023: separate Darstellung innerhalb der „Operativen Risiken“).

³ Zum 31. Dezember 2024 beinhaltet das regulatorische Umfeld innerhalb der „Operativen Risiken“ auch Gesetzesentwürfe (2023: „Strategische Risiken“).

⁴ Zum 31. Dezember 2024 werden die „Finanzwirtschaftlichen Risiken“ in die Risikosituation integriert (2023: Kapitel „Finanzrisikomanagement und -Methoden sowie Chancen“). Aufgrund methodischer Anpassungen ist eine Darstellung der Veränderung zum Vorjahr nicht möglich.

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 HANDELSHEMNNISSE

Der Porsche AG Konzern sieht sich wesentlichen Risiken im Zusammengang 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. Der Bestand an Handelsbeschränkungen wächst dabei kontinuierlich weiter, wodurch sich die Risiken im Zusammenhang mit Handelshemmnissen erhöhten und als „hoch“ einzustufen sind.

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.

Ein zentrales Risiko in diesem Zusammenhang stellt die Möglichkeit von Importzollerhöhungen durch die USA dar, die wesentliche Auswirkungen auf die Preis- und Absatzgestaltung im US-Markt haben können. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, wurden im Porsche AG Konzern vorbereitende Maßnahmen entwickelt, die es ermöglichen, schnell und gezielt auf etwaige Veränderungen zu reagieren.

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.

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.

Im Kontext der steigenden Handelshemmnisse spielen außerdem Gesetze im Bereich Exportkontrolle 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.

MARKTENTWICKLUNG

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

Dabei besteht auch weiterhin das Risiko einer zunehmend sinkenden Nachfrage aufgrund der dynamischen Markt- und Wettbewerbssituation in China. Eine Eintrübung der wirtschaftlichen Gesamtsituation in China, z.B. infolge einer Immobilienkrise und einhergehender Kaufkraftverlust, zunehmender Wettbewerber im chinesischen Markt oder Lokalisierungsbestrebungen, sowie strukturelle Veränderungen im Automobilsektor sind weiterhin spürbar und können sich dabei auf die Absatzerwartungen im Markt weiter auswirken. Die Marktsituation in China wird laufend verfolgt und in der Absatzplanung berücksichtigt.

Darüber hinaus befindet sich die gesamte Automobilindustrie in einem Transitionsprozess hin zur Elektromobilität. Für den Porsche AG Konzern entstehen im Zusammenhang mit der Produktentwicklung bzw. Elektrifizierungsstrategie neben Chancen und Lerneffekten auch Risiken. In diesem Zusammenhang können sich erhöhte Transitionsrisiken insbesondere durch eine zeitlich verzögerte Transition der Absatzmärkte hin zur Elektromobilität ergeben. Diesen Risiken wird durch ein flexibles Produktportfolio begegnet, was neben der Elektromobilität auch auf Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor und Plug-In-Hybrid setzt.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und
Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss
(Kurzfassung)

› Risiko- und Chancenbericht

Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Zudem sieht sich der Porsche AG Konzern Terminrisiken gegenüber, die aus der Zeitverzögerung beim Einsatz neuer Technologien im Bereich der Elektromobilität resultieren und sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns auswirken können. Darüber hinaus ergeben sich Herausforderungen im Bereich der für die Elektromobilität erforderlichen Schnellladeinfrastruktur. Aufgrund einer nicht hinreichend ausgebauten Ladeinfrastruktur können potenzielle Absatzverluste bei den BEV-Fahrzeugen auftreten.

Auch die Entwicklung der weltweiten politischen Rahmenbedingungen und Vorgaben in diesem Zusammenhang, wie beispielsweise die Reduktion oder der Wegfall von staatlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge, können die Erwartungen in den Absatzmärkten des Porsche AG Konzerns beeinträchtigen.

Die steigende Bedeutung von Nachhaltigkeit bei sämtlichen Stakeholdern bietet dem Porsche AG Konzern indes die Möglichkeit, durch gezielte Kommunikation und Marketing der Nachhaltigkeitsattribute die Marktposition weiter zu verbessern und zusätzliche Absatzanreize zu schaffen.

Insbesondere der ressourcenerhaltende Umgang mit Rohstoffen, der zunehmende Einsatz nachwachsender Rohstoffe im Fahrzeug, der Fokus auf klimafreundliche Antriebstechnologien sowie weitere Nachhaltigkeitsaspekte entlang der Wertschöpfungskette, wie beispielsweise Grünstrom, können positive Reputationseffekte bei den Kundinnen und Kunden und Investoren erzeugen und somit die Nachfrage nach Fahrzeugen erhöhen.

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, wie z. B. die ASEAN-Region.

Zudem können sich der Ausbau der Marktanteile durch ein breites und verjüngtes Produktportfolio unterschiedlicher Antriebstechnologien sowie das Wachstum bestehender bzw. der Ausbau neuer 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 UND LOGISTIK

Im Porsche AG Konzern reduzierten sich die Versorgungsrisiken innerhalb der Subkategorie „Einkauf und Logistik“ im Vergleich zum Vorjahr, werden jedoch weiterhin als „hoch“ eingestuft.

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. Diese ergeben sich dabei unter anderem durch potenzielle Insolvenzen oder Liquiditätsengpässe von Zulieferern, welche die Produktionsabläufe des Porsche AG Konzerns und damit die Lieferkettenstabilität negativ beeinflussen können. 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 Produktionsausfälle verursachen oder zu einem Anstieg der Betriebskosten für den Porsche AG Konzern führen. Zur Risikosteuerung werden Lieferanten proaktiv auf physische Klimarisiken analysiert.

Wesentliche Risiken können zudem bei der Bereitstellung von Software für Produkte und Connectivitätsdienste für den Porsche AG Konzern entstehen. Risikofaktoren sind dabei die termingerechte Bereitstellung der Software in der geforderten Qualität. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Risikofaktoren infolge des Ausbaus strategischer Partnerschaften im Bereich Software und Connectivitätsdienste reduziert. Weiterhin bestehen jedoch wesentliche Risiken in diesem Umfeld. Demzufolge können Projektmeilensteine nicht oder nur verzögert gehalten werden, was sich terminlich auf die Fahrzeuganläufe auswirken kann. Zudem sind Wettbewerbsnachteile denkbar, sollten aufgrund von Qualitätsproblemen die Nachfrageanforderungen nicht erfüllt werden.

Auch im Bereich der Batteriezell- und Batteriemodulfertigung ist der Porsche AG Konzern wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit der Teileversorgung ausgesetzt. Risikofaktoren sind insbesondere der steigende Bedarf an Batteriezellen und -modulen, das dynamische Technologie- und Regulatorikumfeld sowie die Lebensdauer der Batteriezellen. Besonders wesentlich ist für den Porsche AG Konzern in diesem Zusammenhang, dass infolge von instabilen Fertigungsprozessen bei Batteriezell- und Batteriemodullieferanten Risiken bezüglich der Teileversorgung entstehen können. Zwar haben sich diese Risiken im Vergleich zum Vorjahr aufgrund fortschreitender Mitigationsmaßnahmen reduziert, jedoch bestehen nach wie vor Risiken in Bezug auf eine Abflachung, Verzögerung oder Verschiebung von Fahrzeuganläufen, welche beispielsweise zu einer Beeinträchtigung im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrzeugplattformen führen können. Ebenso besteht das Risiko, dass technische und regulatorische Vorgaben für die Batteriezelle und das Batteriemodul nicht oder verspätet erfüllt werden. Infolgedessen sieht sich der Porsche AG Konzern Termin-, Qualitäts- und Kostenrisiken gegenüber. Über eine frühzeitige und systematische Identifikation von Schwachstellen in den Fahrzeuganläufen sowie ein enges Tracking der Lieferantenbeziehung werden diese Risiken im Porsche AG Konzern gesteuert und der Fahrzeuganlauf bestmöglich abgesichert.

Die Halbleiterversorgung unterliegt weiterhin wesentlichen Risiken, die sich auf die Versorgungssituation auswirken können. Mögliche Risiken können sich für den Porsche AG Konzern in Form von Produktionsunterbrechungen und somit auch Umsatzverlusten äußern. Die frühzeitige Vereinbarung von langfristigen Verträgen sowie fortschreitende Mitigationsmaßnahmen wirken sich dabei allerdings positiv auf die Lieferkettenstabilität aus.

Des Weiteren können wie bereits in der Vergangenheit Mehrkostenforderungen von Lieferanten, aufgrund unterschiedlicher Ursachen, zu Kostenrisiken im Hinblick auf Investitionen und Materialeinzelkosten führen. Ursachen darin liegen z. B. in gestiegenen Rohstoffpreisen und sonstigen Teuerungen im Zusammenhang mit der Herstellung. Auch die Verschiebung von Fahrzeuganläufen kann zu Mehrkostenforderungen von Lieferanten führen. Zwar haben sich diese Risiken im Vergleich zum Vorjahr reduziert, bestehen aber weiterhin. Eine enge Verfolgung durch Monitoring innerhalb der Projekte und frühzeitiges Gegensteuern durch z. B. Verhandlungen der Beschaffung tragen dabei positiv zur Risikomitigation 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.

GEOPOLITIK

Mögliche Risiken im Rahmen von geopolitischen Ereignissen können sich verstärkt aus dem 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.

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 z.B. auf die Lieferketten auswirken können. Durch eine zunehmende Absicherung der Lieferketten ist es dem Porsche AG Konzern im Geschäftsjahr 2024 gelungen, dieses Risiko zu reduzieren.

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

Sollten sich entgegen den 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.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns
Geschäftsverlauf
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
➤ Risiko- und Chancenbericht
Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Operative Risiken und Chancen

REGULATORISCHES UMFELD

Der Porsche AG Konzern ist im Rahmen eines weltweit zunehmend unbeständigen regulatorischen Umfelds mit strengen Sicherheitsstandards konfrontiert, welche sich aus Anforderungen an Fahrerassistenzsysteme ergeben können, die bestimmten, festgelegten Standards entsprechen müssen.

Zudem ergeben sich Risiken aus zunehmenden Emissionsstandards sowie einer sukzessiven Verschärfung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsanforderungen. Diese können beispielsweise Stoff- und Materialverbote und -beschränkungen, Taxonomieanforderungen, Rezyklatquoten oder Data-Governance-Gesetze umfassen, woraus sich wesentliche Risiken infolge einer Nichterfüllung der Vorgaben ergeben können.

Auch gesetzliche Grenzwerte, welche den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten reduzieren sollen, stellen den Porsche AG Konzern vor Herausforderungen. Die Nichteinhaltung der vorgegebenen Zielvorgaben kann dabei zu Strafzahlungen und Reputationsschäden führen. Zudem besteht das Risiko, dass Fahrzeuge, welche die festgelegten Grenzwerte überschreiten, in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden dürfen.

Des Weiteren erhöhen staatliche Regulierungen zum Schutz von Menschenrechten stetig die Anforderungen an Unternehmen. Dies erfordert eine höhere Transparenz in den internationalen Lieferketten und kann bis hin zu Importverboten für Produkte führen, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile im Verdacht stehen mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

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

Durch die zunehmenden Anspannungen im regulatorischen Umfeld erhöhten sich die Risiken für den Porsche AG Konzern im Vergleich zum Vorjahr und werden als „hoch“ klassifiziert.

Den Herausforderungen des zunehmenden 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 den letztgenannten Themenfeldern 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.

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 der weltweiten geopolitischen Spannungen und Handelskonflikte erhöhten sich die Risiken durch mögliche Cyber-Angriffe, weshalb die Risiken im Zusammenhang mit der Informationstechnologie stiegen und als „mittel“ klassifiziert werden.

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.

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.

Weitere Informationen können den Ausführungen zu den Rechtsstreitigkeiten im Konzernanhang entnommen werden.
→ Konzernanhang – 40. Rechtsstreitigkeiten

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen WÄHRUNGEN

Der Porsche AG Konzern führt als internationaler Konzern Transaktionen in unterschiedlichen Währungen durch, wodurch sich Währungsrisiken ergeben können. Wesentliche Risiken im Segment Automobile resultieren insbesondere aus Transaktionen im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit, welche nicht in Euro, sondern in anderen Währungen durchgeführt werden. Währungsrisiken werden durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren teilweise abgesichert. 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. Die dargestellten Währungsrisiken werden für den Porsche AG Konzern als „gering“ 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. 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 im Zusammenhang mit der Preisentwicklung von Rohstoffen werden im Porsche AG Konzern als „gering“ eingeschätzt.

ZINSEN

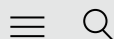
Im Porsche AG Konzern ergeben sich Zinsrisiken im Segment Automobile aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig verzinslichen Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Variabel verzinsliche Positionen werden durch den Abschluss von Zinsswaps teilweise abgesichert.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

SONSTIGE FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Unter die sonstigen finanzwirtschaftlichen Risiken fallen im Porsche AG Konzern Risiken im Zusammenhang mit der Kapitalanlage der überschüssigen Liquidität sowie Beteiligungsrisiken. Diese Risiken werden 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. Infolgedessen können sich wesentliche Risiken aus außerplanmäßigen Wertminderungen ergeben. Zur Steuerung von Beteiligungsrisiken werden finanzielle Ziele in der Beteiligungsstrategie verankert und durch einen Portfolioansatz eine Risikostreuung sichergestellt.



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsverlauf

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)

> Risiko- und Chancenbericht

> Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

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.

Personalrisiken und -chancen

Im aktuellen Geschäftsjahr 2024 wurden in der Risikokategorie „Personalrisiken und -chancen“ keine wesentlichen Risiken innerhalb des RMS-Betrachtungszeitraums identifiziert. Somit ist die Risikosituation im Vergleich zum Vorjahr unverändert und wird als „gering“ eingestuft.

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 (CSR-RUG) 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. Nach den zum Abschlussstichtag bekannten Informationen und Einschätzungen ist eine Gefährdung des Fortbestands des Konzerns hinreichend unwahrscheinlich.

PROGNOSEBERICHT

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 konzerninternen 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 → **Risiko- und Chancenbericht**. 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, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER UND BRANCHENBEZOGENER AUSBLICK

Entwicklung Weltwirtschaft

Für die globale Wirtschaftsleistung rechnet der Porsche AG Konzern im Jahr 2025 mit einer etwas schwächeren Wachstumsdynamik als im Berichtsjahr. Dabei dürften sich eine rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende 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 Finanzmärkten belastet werden. Negative Effekte werden auch durch anhaltende geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Unsicherheiten in Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA erwartet.

DEUTSCHLAND

Für Deutschland geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2025 positiv, aber mit geringer Dynamik entwickelt. Die Inflationsrate sollte sich im Jahresdurchschnitt etwas verringern, während sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt voraussichtlich verschlechtern wird.

EUROPA

Für Westeuropa wird für 2025 ein ähnliches Wirtschaftswachstum wie im Berichtsjahr und eine im Durchschnitt rückläufige Inflation erwartet. Leitzinssenkungen der Europäischen Zentralbank sollten dabei die wirtschaftliche Lage im Euroraum unterstützen. 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 abgeschwächter Dynamik wachsen.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

Nach Einschätzung des Porsche AG Konzerns wird das Wirtschaftswachstum in den USA weiter robust, jedoch schwächer ausfallen als im Geschäftsjahr 2024 — mit entsprechenden Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. Trotz eines zu erwartenden leichten Anstiegs der Inflationsrate werden weitere Leitzinssenkungen durch die US-Notenbank erwartet. In Kanada sollte das Wirtschaftswachstum etwas höher ausfallen als im Berichtsjahr.

CHINA INKL. HONGKONG

Für China geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass die Wirtschaft im Jahr 2025 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau, jedoch im Vergleich zum Berichtsjahr geringer wachsen wird.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- Grundlagen des Konzerns
- Geschäftsverlauf
- Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Porsche AG HGB Abschluss (Kurzfassung)
- Risiko- und Chancenbericht
- Prognosebericht

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Entwicklung der Märkte für das Segment Automobile

Für die Automobilbranche, deren Entwicklung eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt ist, rechnet der Porsche AG Konzern im Jahr 2025 mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Der Prognose für das Jahr 2025 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 insgesamt leicht über dem 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 und die — auf hohem Niveau — stabile Entwicklung der Material- und Energiepreise sichergestellt ist.

DEUTSCHLAND

Auf dem deutschen Pkw-Markt dürfte das Neuzulassungsvolumen im Jahr 2025 leicht über dem Niveau des Berichtsjahres 2024 liegen.

EUROPA OHNE DEUTSCHLAND

Für den westeuropäischen Markt (exkl. Deutschland) ist für das Jahr 2025 durchschnittlich mit einem moderat höheren Neuzulassungsvolumen von Pkw gegenüber dem Berichtsjahr zu rechnen. In den zentral- und osteuropäischen Pkw-Märkten dürfte das Volumen der Verkäufe deutlich über dem Vorjahreswert liegen.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

Für die Region Nordamerika exkl. Mexiko ist im Jahr 2025 ein Pkw-Neuzulassungsvolumen zu erwarten, welches auf 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.

Entwicklung der Märkte für das Segment Finanzdienstleistungen

Im Geschäftsjahr 2025 dürften automobilbezogene Finanzdienstleistungen weiter eine große Bedeutung für den weltweiten Absatz von Automobilen haben.

PROGNOSEANNAHMEN

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2025 geht der Porsche AG Konzern bei weltweiten Konflikten und Spannungen von heutigen Rahmenbedingungen aus.

Außerdem geht der Porsche AG Konzern in seiner Prognose von weiter sehr herausfordernden Marktbedingungen und einer hohen Wettbewerbsintensität in China aus. Es wird zudem erwartet, dass die geopolitischen Unsicherheiten auch mit der neuen Regierung der USA weiterhin bestehen bleiben. Der Porsche AG Konzern hat in seiner aktuellen Prognose für das Jahr 2025 die aktuellen Rahmenbedingungen und damit keine weiteren Importbeschränkungen und Zölle berücksichtigt.

Für die Prognose des Geschäftsjahres 2025 wird davon ausgegangen, dass sich die Situation in den Lieferketten herausfordernd gestalten wird und dass aufgrund von einzelnen Lieferverzögerungen, -ausfällen, Stückzahlschwankungen und möglichen Insolvenzen mit Mehrkosten im Zuliefererbereich gerechnet werden muss.

Neben den beschriebenen externen Faktoren geht der Porsche AG Konzern auch aufgrund der langsameren Transformation hin zur Elektromobilität und des im Geschäftsjahr 2025 durch das regulatorische Umfeld bedingten, teilweise nicht vollständigen Produktangebots bei einzelnen Modellreihen und in einzelnen Regionen von Fahrzeugabsätzen unterhalb des Niveaus des Berichtsjahres aus.

Vor dem Hintergrund des veränderten und herausfordernden Marktumfelds sind umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft vorgesehen. Diese beinhalten die Erweiterung des Produktportfolios um zusätzliche Modelle mit Verbrennungsmotor bzw. Plug-in Hybrid, den Ausbau der Sonder- und Exklusivmanufaktur sowie Anpassungen in der Unternehmensorganisation. Aufwendungen insbesondere in der Fahrzeugentwicklung und in Batterieaktivitäten der eigenen Konzerngesellschaften führen zu einem deutlichen Mehraufwand. Aufgrund der genannten Maßnahmen wird die Gesamtbelastung auf das Ergebnis sowie den Netto-Cashflow Automobile im Geschäftsjahr 2025 voraussichtlich insgesamt bis zu ca. 0,8 Mrd. € betragen.

Die Prognose 2025 geht ferner davon aus, dass sich infolge des hohen Investitionsniveaus in den vergangenen Jahren die Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen weiter steigen werden.

PROGNOSE DER BEDEUTSAMSTEN LEISTUNGSINDIKATOREN

Für das Geschäftsjahr 2025 erwartet der Porsche AG Konzern basierend auf den vorgenannten Annahmen eine deutlich reduzierte Operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 10 bis 12 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 39 bis 40 Mrd. € enthalten.

Für die Netto-Cashflow-Marge im Segment Automobile ist infolgedessen ebenfalls mit einem im Vergleich zum Berichtsjahr niedrigeren Wert zwischen 7 und 9 % zu rechnen.

Der Porsche AG Konzern plant mit einer zum Berichtsjahr ebenfalls reduzierten EBITDA-Marge Automobile zwischen 19 und 21 %.

Im Rahmen der Absatzprognose 2025 rechnet das Unternehmen mit einem Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) von 20 bis 22 %

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Für das Jahr 2025 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung von einem etwas schwächeren globalen Wirtschaftswachstum und einer durchschnittlich leicht steigenden weltweiten Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Berichtsjahr aus. Unsicherheiten bestehen diesbezüglich jedoch insbesondere aufgrund der der weltweiten geopolitischen Rahmenbedingungen.

Schwierige Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und verstärkter Wettbewerbsintensität in den wichtigen Märkten USA und China stellen den Porsche AG Konzern neben einem weiter hohen Kosten- und Abschreibungsniveau vor ein herausforderndes Geschäftsjahr 2025, in welchem zudem mit hohen Einmalbelastungen aufgrund der zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen gerechnet wird. Gleichzeitig geht der Porsche AG Konzern davon aus durch diese Aktivitäten die kurz- und mittelfristige Ertragskraft stärken zu können. Darüber hinaus sieht sich der Porsche AG Konzern gut aufgestellt, um mit der bestehenden Produktpalette - in Einklang mit der Nachfrage in einzelnen Regionen - Marktpotenziale zu nutzen und die Marke Porsche global weiter zu festigen.

Prognose des Porsche AG Konzerns

		Tatsächlicher Geschäftsverlauf 2024	Prognose 2025
Porsche AG Konzern			
Umsatzerlöse	Mrd. €	40,1	39 bis 40
Operative Umsatzrendite	in %	14,1	10 bis 12
Segment Automobile			
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	10,2	7 bis 9
EBITDA-Marge Automobile	in %	22,7	19 bis 21
BEV-Anteil Automobile	in %	12,7	20 bis 22

Stuttgart, 24. Februar 2025

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



NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

170

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- 170 Allgemeine Grundlagen
- 171 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
- 176 Doppelte Wesentlichkeitsanalyse
- 184 Einbeziehung von Stakeholdern
- 187 Governance

195

UMWELT

- 196 Klimawandel
- 219 Umweltverschmutzung
- 229 Wasser
- 234 Biodiversität und Ökosysteme
- 242 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- 255 EU-Taxonomie

269

SOZIALES

- 270 Arbeitskräfte des Unternehmens
- 297 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 306 Betroffene Gemeinschaften
- 312 Verbraucher und Endnutzer

317

GOVERNANCE

- 318 Unternehmensführung

336

ANNEX

- 336 Liste der wesentlichen Angabepflichten
- 339 Tabelle zur Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltspflicht
- 340 Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

› Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

Die vorliegende Nichtfinanzielle Erklärung des Porsche AG Konzerns wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis für die Nichtfinanzielle Erklärung entspricht dem Konsolidierungskreis der finanziellen Berichterstattung. Der Konsolidierungskreis umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften. In diesem Fall wird für die Angaben in der Nichtfinanziellen Erklärung die Formulierung „Porsche AG Konzern“ verwendet.

Sofern einzelne Aussagen innerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung nur für einen Teil des Konsolidierungskreises bzw. einzelne Konzerngesellschaften gelten, ist dies in den jeweiligen Aussagen kenntlich gemacht (z. B. „Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften“ oder „Porsche Leipzig GmbH“).

Die zusammenfassende Nichtfinanzielle Erklärung für den Porsche AG Konzern und die Porsche AG wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen an eine nichtfinanzielle Erklärung gem. §289b HGB erstellt. Das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) erlaubt berichtspflichtigen Unternehmen, zusätzliche europäische Rahmenwerke zu nutzen. Die wichtigste Konzerngesellschaft für den Porsche AG Konzern ist die Porsche AG. Wesentliche Aussagen für den Porsche AG Konzern sind daher weitgehend deckungsgleich für die Porsche AG. Informationen zu den wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der Porsche AG sind Bestandteil der zusammenfassenden Nichtfinanziellen Erklärung.

Für das Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern die Berichtsinhalte freiwillig in Anlehnung an die europäischen Anforderungen der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) und der „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS) erstellt.

Der Porsche AG Konzern hat die Inhalte des Berichts zudem an die „Global Reporting Initiative“ (GRI) Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuellen Fassung von 2021, die Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) und des Automobilsektor-Standards des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) angelehnt und zu diesem Zweck zusätzliche Indizes erstellt. Die Nichtfinanzielle Erklärung enthält auch die Angabepflichten der → **EU-Taxonomie** (gem. Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852).

Der Berichtszeitraum für alle qualitativen Aussagen und quantitativen Kennzahlen ist, analog zur Finanzberichterstattung, der 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024. Der Porsche AG Konzern wendet die in ESRS 1 (Allgemeine Anforderungen) definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte für die Berichterstattung an. Sofern im Einzelfall davon abgewichen wird, ist dies bei den entsprechenden Angaben transparent dargestellt und erläutert.

Falls einzelne Kennzahlen Messunsicherheiten unterliegen oder auf indirekten Quellen bzw. Schätzungen beruhen, wird dies bei den entsprechenden Angaben transparent offengelegt. Dieses Vorgehen wird ebenfalls für Daten zur vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette angewendet, die im Einzelfall anhand indirekter Quellen wie Sektordurchschnittsdaten oder anderer Näherungswerte geschätzt worden sind. Aufgrund der Ausweitung des Geltungsbereichs nichtfinanzieller Kennzahlen werden teilweise keine Vorjahreswerte berichtet.

Für die Nichtfinanzielle Erklärung wurde bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen neben der eigenen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns sowohl die vor- als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt. Inwieweit sich die einzelnen Richtlinien, Maßnahmen, Ziele und Kennzahlen auch auf die Wertschöpfungskette oder einzelne Bestandteile der Wertschöpfungskette beziehen, wird in den nachfolgenden Kapiteln im Einzelnen erläutert.

Von der Möglichkeit, bestimmte narrative Angaben zu geistigem Eigentum, Know-how oder Innovationsergebnissen auszulassen, wurde Gebrauch gemacht. Von der Möglichkeit, qualitative Informationen über bevorstehende Entwicklungen oder Angelegenheiten, über die noch verhandelt wird, wegzulassen, wurde kein Gebrauch gemacht. Die nach ESRS 2 IRO-2 geforderte Liste der Angabepflichten und die Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften sind im → **Annex** der Nichtfinanziellen Erklärung aufgeführt. Das gilt auch für die Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltpflicht, die gemäß ESRS 2 GOV-4 erstellt wurde, sowie in diesem Berichtsjahr ausgelassene Themen.

Die Aufnahme von Informationen mittels Verweis auf andere Bestandteile des Zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns wird an den jeweiligen Stellen im Bericht kenntlich gemacht.

Liste der Angabepflichten, die (teilweise) auf Angaben außerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung verweisen:

Angabepflicht	Verortung
SBM-1	Grundlagen des Konzerns
SBM-1	Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
SBM-1	Ertragslage
SBM-1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
IRO-1	Risiko- und Chancenbericht
IRO-1	Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements

STRATEGIE, GESCHÄFTSMODELL UND WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns

Der Porsche AG Konzern ist ein führender Hersteller von Luxusportwagen und entwickelt, produziert und vertreibt Fahrzeuge, Motoren sowie sonstige Komponenten und Teile. Ein weiterer Geschäftszweck sind Finanzdienstleistungen, insbesondere Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kundinnen und Kunden sowie Händler.

Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern ist Teil des Volkswagen Konzerns, einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie.

Der Geschäftszweck und die Organisationsstruktur des Porsche AG Konzerns sind im Kapitel → **Grundlagen des Konzerns** im Lagebericht beschrieben.

Produkte und Märkte

Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch (BEV) oder als Plug-in-Hybrid (PHEV). Das Fahrzeugproduktportfolio des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.

Insbesondere bei der Entwicklung von und der Beschaffung für die neuen BEV-Modelle werden durch die Nutzung von Plattformen und Modulen im Rahmen des Volkswagen Konzerns Synergien geschaffen. Um die CO₂-Emissionen auch im Fahrzeugbestand zu reduzieren, investiert der Porsche AG Konzern zusätzlich in die Erzeugung synthetischer Kraftstoffe, sogenannter eFuels.

Der Porsche AG Konzern ist mit seinen Produkten auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Weitere Informationen zu aktuellen Entwicklungen in den relevanten Automobilmärkten befinden sich im Kapitel → **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen** im Lagebericht.

Weitere Informationen sowie eine Aufgliederung der Gesamterlöse finden sich im Kapitel → **Ertragslage** im Lagebericht.

Für ausgewählte Produkte des Porsche AG Konzerns, wie u. a. die Porsche-Fahrzeuge, bestehen in verschiedenen Märkten gesetzliche Vorgaben mit lokalen Einschränkungen oder Untersagungen. Umfassende Handelsbeschränkungen bestehen z. B. aufgrund internationaler Sanktionen für den russischen Markt (inkl. Belarus). Diese untersagen den dortigen Vertrieb von Fahrzeugen und Serviceleistungen des Porsche AG Konzerns.

Beschäftigte

Zum Ende des Berichtszeitraums waren im Porsche AG Konzern 42.615 Mitarbeitende beschäftigt, was einem Plus von 1,1 % im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht.

Weitere Kennzahlen zu den Beschäftigten des Porsche AG Konzerns sind im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** zu finden.

Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern verfügt zur Sicherstellung seiner Geschäftstätigkeit über eine weit verzweigte und komplexe Wertschöpfungskette, die mehr als 2.500 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 5.300 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial umfasst.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Fahrzeugkomponenten und -bauteilen. Der Porsche AG Konzern unterhält enge Beziehungen zu einer Vielzahl von unmittelbaren Zulieferern, die eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Rohstoffen und Vorprodukten spielen. Bei der Rohstoffgewinnung arbeitet der Porsche AG Konzern eng mit dem Volkswagen Konzern und unmittelbaren Zulieferern zusammen, die Rohstoffe wie z. B. Stahl oder Aluminium liefern.

Der Porsche AG Konzern kauft auch Teile und Komponenten für seine Fahrzeuge zu. Für wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke betreiben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften jedoch eigene Produktionsstätten. Durch die Kontrolle dieser wesentlichen Produktionsschritte verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, hohe Qualitätsstandards zu erfüllen und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementieren zu können.

Der Kern der Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns umfasst die zentralen Aktivitäten der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs von Fahrzeugen sowie die Bereitstellung von Dienstleistungen.

Wichtigster Stakeholder in diesem Kontext sind die Kundinnen und Kunden. Weitere entscheidende Stakeholder sind in diesem Zusammenhang die Mitarbeitenden sowie der Betriebsrat des Porsche AG Konzerns, die Gesellschaft und die Investoren. Im Rahmen des Vertriebs, der Wartung und des Erhalts der Fahrzeuge findet zudem eine enge Zusammenarbeit mit dem Händlernetz sowie den Servicepartnern statt.

In der Fahrzeugentwicklung investiert der Porsche AG Konzern in fortschrittliche Technologien und innovatives Design, um hochmoderne Fahrzeuge zu produzieren und dabei Nachhaltigkeitsaspekte zu berücksichtigen.

Die eigene Fahrzeugproduktion erfolgt in den auf Effizienz und Qualität ausgerichteten Werken der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH. Effiziente Logistikprozesse sollen dabei eine nahtlose Integration aller Schritte – von der Produktion bis zur Auslieferung der Fahrzeuge – ermöglichen. Gleichzeitig soll ein Beitrag zur Reduzierung von Emissionen und Kosten geleistet werden. Der Vertrieb der Fahrzeuge erfolgt über ein globales Netz von Händlern, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge möglichst zeitnah und zuverlässig ausliefern.

Die nachgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Nutzungsphase der Fahrzeuge, Wartung und Reparatur sowie das End-of-Life-Management. Wesentliche Stakeholder sind dabei die Porsche-Kundinnen und -Kunden sowie Vertriebs- und Servicepartner.

Die Nutzungsphase der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen stehen im Mittelpunkt der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Händler und Servicepartner des Porsche AG Konzerns bieten umfassende Service- und Reparaturleistungen an. Der Originalteilhandel und Mobilitätsdienstleistungen sollen dazu beitragen, dass die Kundinnen und Kunden möglichst jederzeit Zugang zu qualitativ hochwertigen Ersatzteilen und flexiblen Mobilitätslösungen haben.

Der Porsche AG Konzern treibt den Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge als eine wesentliche Voraussetzung für die Elektromobilität voran. Neben Ladestationen an den Händlerstandorten bestehen im Berichtsjahr vier Schnellladestationen des Porsche AG Konzerns entlang der wichtigsten Verkehrsrouten. Weitere vier befinden sich in Deutschland und der Schweiz bereits im Bau. Darüber hinaus beteiligt sich der Porsche AG Konzern an einem weiteren Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur. Siehe hierzu auch das Kapitel → E1 Klimawandel.

Das End-of-Life-Management ist integraler Bestandteil einer nachhaltigeren Wertschöpfungskette. Hierbei stehen vor allem das Produkt- und Batterie-Recycling im Fokus. Der Porsche AG Konzern entwickelt und implementiert daher aktiv Prozesse, um Batterien möglichst umweltgerecht zu recyceln und wertvolle Rohstoffe zurückzugewinnen. Diese Maßnahmen sollen zu einer Abfallreduzierung und zum Ressourcenerhalt beitragen, wodurch der ökologische Fußabdruck erheblich verringert werden kann.

Der Porsche AG Konzern berücksichtigt bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge die Recycling-Fähigkeit von Werkstoffen und die Trennbarkeit von Materialien. Wo technisch und wirtschaftlich möglich, werden die Reduktion des Anteils von Primärrohstoffen und der Einsatz ökologisch nachhaltigerer Materialien geprüft. Dabei stehen neu entwickelte batterieelektrische Fahrzeugprojekte im Fokus. Weitere Informationen finden sich im Kapitel → E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.

Governance, Compliance und Integrität sind wertschöpfungskettenübergreifende Themen von zentraler Bedeutung für den Porsche AG Konzern und den langfristigen Erfolg des Unternehmens. Der Porsche AG Konzern hat ein Compliance-Management-System sowie ein Integritätsmanagement eingeführt, das u. a. Richtlinien und Schulungen umfasst, um systemische Verstöße gegen Recht und Gesetz, interne Vorgaben und ethische Standards durch Mitarbeitende auf allen Hierarchieebenen zu vermeiden. Weitere Informationen werden im Kapitel → G1 Unternehmensführung beschrieben.

Durch kontinuierliche Investitionen in die Forschung und Entwicklung von Fahrzeugen treibt der Porsche AG Konzern technologische Fortschritte voran mit dem Ziel, innovative Lösungen für die Anforderungen der Zukunft zu entwickeln. Diese Innovationskraft erstreckt sich über sämtliche Bereiche der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung neuer Materialien und Produktionsverfahren über fortschrittliche Fertigungstechnologien und Softwareintegration im Kerngeschäft bis hin zu nachgelagerten innovativen Mobilitätslösungen und Recycling-Technologien. Das kontinuierliche Streben nach Innovationen soll nicht nur der Wettbewerbsfähigkeit dienen, sondern auch zur Steigerung von Effizienz, Nachhaltigkeit und Kundenzufriedenheit beitragen.

Unternehmensstrategie und Nachhaltigkeitsstrategie

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr seine Strategie nachgeschärft und auf das veränderte und herausfordernde Marktumfeld ausgerichtet. Die überarbeitete Porsche Strategie 2030 Plus fokussiert sich verstärkt auf die wesentlichen Erfolgsfaktoren des Unternehmens, um den Porsche AG Konzern in eine erfolgreiche Zukunft zu führen und die Chancen der Transformation nutzen zu können.

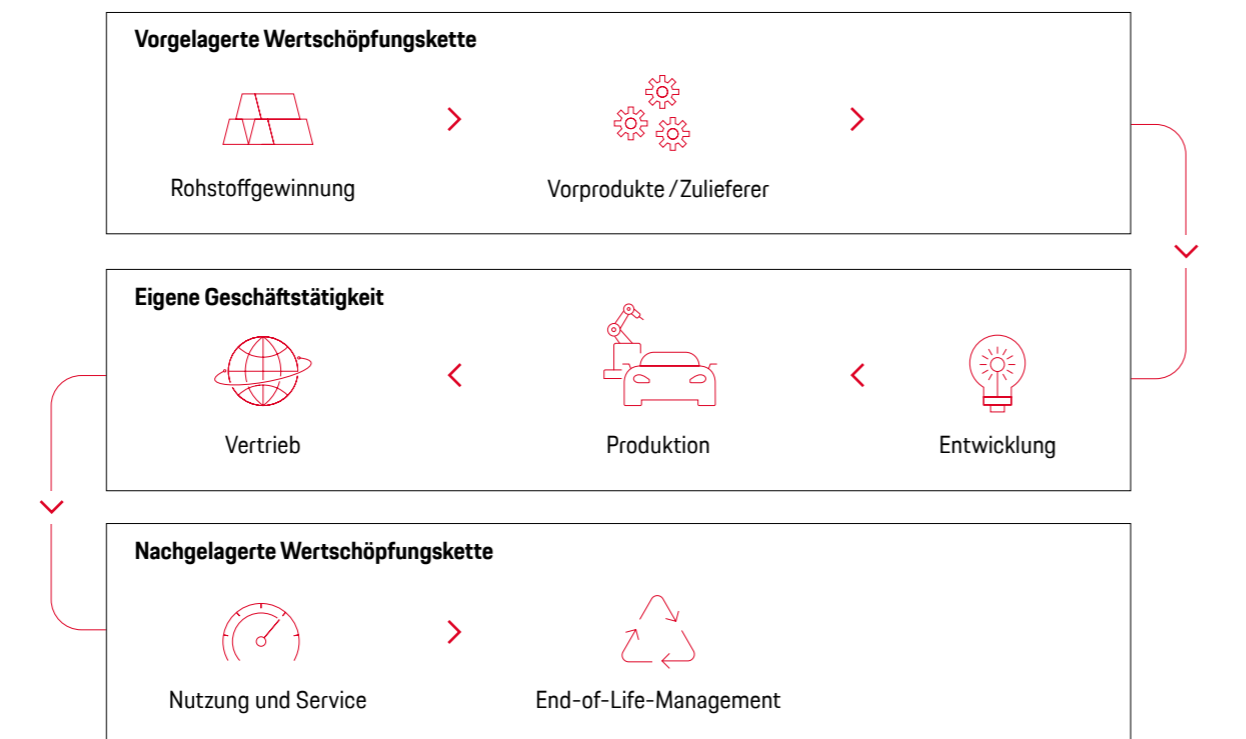
„Nachhaltigkeit“ bildet dabei zusammen mit den Themen „Kunde“, „Produkte“ und „Transformation“ eine von vier Querschnittsstrategien, die über alle Unternehmensressorts hinweg bearbeitet werden. Die Strategie 2030 Plus wird im Kapitel → Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns des Lageberichts detailliert dargestellt.

QUERSCHNITTSTRATEGIE „NACHHALTIGKEIT“





Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der damit verbundenen Bekämpfung des Klimawandels spielt die Mobilität und damit die Automobilbranche eine zentrale Rolle. Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, unter Berücksichtigung von Umwelt und Gesellschaft aktiv die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Dies beinhaltet die Entwicklung von Fahrzeugen sowie weiteren Produkten und Dienstleistungen unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien sowie das Selbstbild als ein fortschrittlicher, gesellschaftlich engagierter Arbeitgeber und zuverlässiger Geschäftspartner. Neben der eigenen Fahrzeugproduktion wird auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet.

Der Porsche AG Konzern behandelt das Thema Nachhaltigkeit strategisch und strukturiert: Die Bereiche → Umwelt (E), → Soziales (S) und → Governance (G) – ESG – beschreiben die Grundprinzipien eines nachhaltig und partnerschaftlich ausgerichteten Wirtschaftens. Durch die feste strategische Verankerung dieser Kriterien möchte der Porsche AG Konzern aktiv Verantwortung übernehmen und nachhaltiges Wirtschaften zu einem integralen Bestandteil der unternehmerischen Entscheidungen und Produkte machen.

Wertschöpfungskette eines Fahrzeugs des Porsche AG Konzerns



Wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern werden im Rahmen der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ der Strategie 2030 Plus in sechs Strategiefeldern zusammengefasst, die den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung zugeordnet und mit Zielen, Kennzahlen sowie Maßnahmen versehen sind.

	Dekarbonisierung
	Kreislaufwirtschaft
	Perspektivenvielfalt
	Partner der Gesellschaft
	Nachhaltige Lieferkette
	Steuerung und Transparenz

Dekarbonisierung

Mit der Entwicklung innovativer Produkte und insbesondere zukunftsweisender Antriebskonzepte mit deutlich geringeren CO₂-Emissionen verfolgt der Porsche AG Konzern die Ambition, die Mobilität der Zukunft aktiv zu gestalten. Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Das Fahrzeugproduktportfolio des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.

Im Rahmen des Strategiefelds „Dekarbonisierung“ verfolgt der Porsche AG Konzern die Ambition, einen aktiven Beitrag zu leisten, um den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf maximal 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und sich darüber hinaus um eine Begrenzung auf 1,5 °C zu bemühen.

Die Verwirklichung dieser Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inklusive der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines 1,5-Grad-Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.

Dies umfasst nicht nur die Emissionen während der Produktion der Fahrzeuge, sondern auch die Emissionen, die in der vorgelagerten Lieferkette und in der nachgelagerten Nutzungsphase bis hin zur Entsorgung der Fahrzeuge entstehen. Zur Überwachung und Steuerung dieser Bemühungen nutzt der Porsche AG Konzern in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern den Dekarbonisierungsindex (DKI), der das Ziel hat, die Menge der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette in Tonnen CO₂-Äquivalent pro Fahrzeug abzubilden.

Ausführliche Informationen zur Dekarbonisierung finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Kreislaufwirtschaft

Der Porsche AG Konzern strebt einen verantwortungsvollen und ressourcenerhaltenden Umgang mit Rohstoffen sowie eine langanhaltende Nutzung der Fahrzeuge und der darin verwendeten Materialien an. Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ zielt darauf ab, kreislauffähige Konzepte entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge zu implementieren und kontinuierlich zu verbessern. Der Porsche AG Konzern bemüht sich um die Verwendung ökologisch nachhaltigerer Materialien sowie, wo technisch und wirtschaftlich möglich, um die Reduzierung des Anteils von Primärrohstoffen und um geschlossene Rohstoffkreisläufe. Dazu gehören Projekte wie z. B. Kreislaufkonzepte für Hochvoltbatterien, der Einsatz von zirkulären Materialien, die Vermeidung von Abfällen und die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten. Der Fokus liegt dabei auf neu entwickelten batterieelektrischen Fahrzeugprojekten.

Ausführliche Informationen zur Kreislaufwirtschaft finden sich unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**.

Perspektivenvielfalt

Der Porsche AG Konzern fördert eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Unternehmenskultur. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie liegt mit dem Strategiefeld „Perspektivenvielfalt“ ein besonderer Fokus auf Diversität und Chancengleichheit. Ziel ist es, die Vielfalt in der Belegschaft zu fördern und eine Kultur der Offenheit und Zusammenarbeit zu stützen. Ein besonderes Anliegen ist die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell mehrheitlich von Ingenieuren und technischen Facharbeitern getragenes Unternehmen möchte der Porsche AG Konzern seiner Aufgabe gerecht werden, die Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden zu stärken.

Zur Umsetzung dieser Ziele hat der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr die Zusammenarbeit in gemischten Teams weiter intensiviert, um die unterschiedlichen Perspektiven und Kompetenzen optimal zu nutzen. Dies soll nicht nur die Arbeitsatmosphäre verbessern, sondern auch dazu beitragen, dass alle Mitarbeitenden ihr volles Potenzial entfalten können.

Ausführliche Informationen zur Perspektivenvielfalt finden sich unter → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**.

Partner der Gesellschaft

Der Porsche AG Konzern engagiert sich als ein verantwortungsbewusstes Mitglied und Partner der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu agieren und einen Mehrwert für Mensch und Umwelt zu leisten. Im Rahmen des Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ verfolgt der Porsche AG Konzern daher die Zielsetzung, in Regionen weltweit die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das gesellschaftliche Miteinander zu stärken. Es werden Corporate-Citizenship-Projekte unterstützt, die vor allem jungen und benachteiligten Menschen zugutekommen sollen. Ein eigens hierfür etablierter Gesellschaftsfonds unterstützt Programme, wie beispielsweise „Join the Porsche Ride“, finanziell.

Ausführliche Informationen zum Thema Partner der Gesellschaft finden sich unter → **S3 Betroffene Gemeinschaften**.

Nachhaltige Lieferkette

Der Porsche AG Konzern nimmt seine Verantwortung auch über die eigenen Werkstore hinaus wahr und rückt daher die nachhaltigkeitsorientierte Steuerung seiner direkten Zulieferbeziehungen in den strategischen Fokus. Zudem wird sukzessive die Erhöhung der Transparenz in den tieferliegenden Wertschöpfungsstufen der Lieferkette vorangetrieben. Diese ist nach wie vor eine der größten Herausforderungen und zugleich Voraussetzung für das Management von Nachhaltigkeitsrisiken, insbesondere bei der Rohstoffgewinnung. Zusätzlich engagiert sich der Porsche AG Konzern in partnerschaftlichen Projekten zur Verbesserung von Lebens- und Arbeitsbedingungen in ausgewählten rohstoffexportierenden Ländern.

Ausführliche Informationen zur nachhaltigen Lieferkette finden sich unter → **G1 Unternehmensführung** und → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** sowie als Querschnittsthema in den weiteren Kapiteln der Nichtfinanziellen Erklärung.

Steuerung und Transparenz

Eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung schafft Vertrauen und ist eine wichtige Grundlage für Nachhaltigkeit sowie die unternehmerischen Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Im Strategiefeld „Steuerung und Transparenz“ arbeitet der Porsche AG Konzern daher kontinuierlich an weiteren Verbesserungen der Transparenz und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Es wird das Ziel verfolgt, die konkrete ESG-Leistung anhand von Daten zu messen und zu steuern. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG das „ESG-Management System“ weiterentwickelt und u. a. eine quantitative Datenerhebung über ein zentrales Steuerungs- und Monitoring-System für ESG-Daten durchgeführt. Auch nach außen hin verfolgt der Porsche AG Konzern den Ansatz der Transparenz und legt eine möglichst große und valide Anzahl an ESG-Angaben und -Kennzahlen offen. Der Porsche AG Konzern legt zudem Wert auf einen offenen Dialog auf Augenhöhe mit seinen Stakeholdern und betrachtet den Informationsaustausch als ein wichtiges Instrument und Impulsgeber, um das Nachhaltigkeitsmanagement kontinuierlich zu verbessern.

Ergänzende Informationen zur Steuerung des transparenten Austauschs mit den wesentlichen Stakeholdern finden sich unter → **Einbeziehung von Stakeholdern**.

DOPPELTE WESENTLICHKEITSANALYSE

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden die für den Porsche AG Konzern wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) in den Themenfeldern der ESRS und weiterer unternehmensspezifischer Themen mit Nachhaltigkeitsrelevanz für das Berichtsjahr 2024 bewertet.

Vorgehen, Annahmen und Input-Parameter

Die Analyse erfolgte nach den Vorgaben der CSRD und den ESRS in einem mehrstufigen Prozess. Aufbauend auf der Wesentlichkeitsanalyse und der Methodik aus dem Berichtsjahr 2023 wurde das Vorgehen mit dem Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 2024 harmonisiert und hinsichtlich der neuen regulatorischen Anforderungen weiterentwickelt.

Die Grundlage bildet das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit, wonach ein Thema als wesentlich einzustufen ist, sobald sich in diesem Bereich entweder die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns in signifikantem Ausmaß auf Umwelt und Mensch auswirkt oder nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen das finanzielle Ergebnis des Porsche AG Konzerns signifikant beeinflussen. Zudem können Auswirkungen, Risiken und Chancen auch potenziell auftreten, was ebenfalls die Wesentlichkeit eines Themas begründen kann.

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse sind sowohl Auswirkungen, Risiken und Chancen im Kontext der eigenen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns als auch innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Einstufung der Themen erfolgte anhand einer einheitlichen quantifizierten Bewertungsskala sowie über qualitative Abstimmungen mit den zuständigen Fachbereichen, ausgewählten Stakeholdern und dem Volkswagen Konzern. Die Identifikation und die Bewertung wurden in operativer Verantwortung der Abteilung „Nachhaltigkeit“ durchgeführt.

Soweit möglich wurde für die Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählen die

→ Klimarisiko- und -szenarioanalyse, Analysen im Rahmen des Dekarbonisierungsprogramms, Erkenntnisse aus dem Umweltmanagementsystem, Analysen der Wasserstress-Indizes der Standorte sowie die Risikoanalyse des Lieferkettensorgfaltpflichtengesetzes.

Bei Unsicherheiten bezüglich Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde das Ziel verfolgt, mit konservativen Annahmen zu arbeiten.

Zukünftig ist eine jährliche Überprüfung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse geplant.

Prozessschritte

Der Prozess innerhalb des Porsche AG Konzerns gliederte sich in sechs Schritte:

- Definition des Anwendungsbereichs und Einbindung der Stakeholderinteressen
- Identifizierung von möglichen Themen sowie deren Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Konsolidierung der Ergebnisse und Festlegung der Schwellenwerte
- Validierung und Harmonisierung der Ergebnisse
- Ableitung der Berichtsthemen

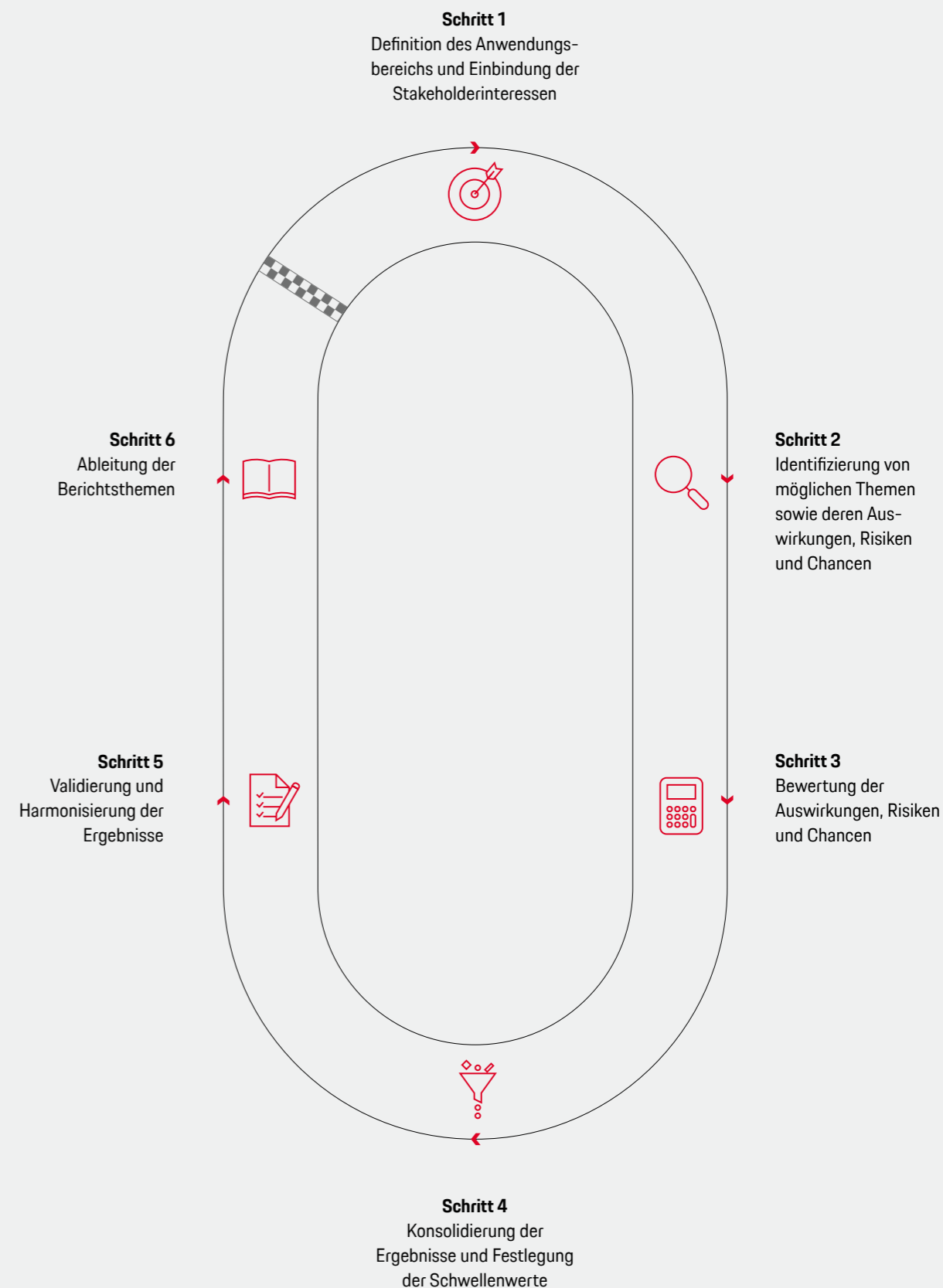
DEFINITION DES ANWENDUNGSBEREICHS UND EINBINDUNG DER STAKEHOLDER

Der Porsche AG Konzern führte zunächst eine Kontextanalyse durch, in welcher der Anwendungsbereich und die relevanten Stakeholdergruppen in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert wurden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden der Porsche AG Konzern – entsprechend dem nichtfinanziellen Konsolidierungskreis – sowie seine Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette betrachtet. Der Betrachtungszeitraum der Wesentlichkeitsanalyse entsprach dem Berichtsjahr, sodass Sachverhalte im gesamten Jahresverlauf berücksichtigt wurden.

Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse 2024

des Porsche AG Konzerns



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

> Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Der Porsche AG Konzern ließ die Anliegen und Perspektiven seiner relevanten Stakeholdergruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse einfließen, beispielsweise durch Analysen, ESG-Ratings sowie individuelle Stakeholderdialoge der Fachbereiche.

Interne Fachexpertinnen und -experten wurden mit ihrer Erfahrung und Expertise in den Prozess eingebunden. So konnte das interne Wissen der Fachbereiche genutzt werden, um Zusammenhänge zwischen den Nachhaltigkeitsthemen zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurde bei der Auswahl der Fachexpertinnen und -experten auf eine möglichst umfassende und diverse Betrachtungsweise sowohl auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf die Wertschöpfungskette geachtet. Aspekte, aus denen sich mit höherer Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen ergeben können, fanden durch diese Auswahl ebenfalls Berücksichtigung. Das interne Team aus Fachexpertinnen und -experten konnte durch ein breites Spektrum an Fachwissen die Stakeholderperspektiven adäquat abdecken. Daraus ergab sich eine effiziente und dennoch umfassende Identifizierung von relevanten Themen. Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurden dabei die Perspektiven spezifischer Stakeholdergruppen eingebunden, darunter Arbeitskräfte des Unternehmens und in der Wertschöpfungskette, Kundinnen und Kunden, der Betriebsrat sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Ebenfalls wurde versucht, die Anforderungen aus der Perspektive Natur/natürlicher Ökosysteme mit einzubeziehen. Des Weiteren wurden Versicherungen, Finanzinstitute, Aktionärinnen und Aktionäre, Investoren und Finanzierungspartner, Analystinnen und Analysten, Medien sowie NGOs als Nutzer von Nachhaltigkeitsinformationen oder als Betroffene von finanziellen Effekten der Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert.

Eine Einbindung von Stakeholdern fand auch bei der Validierung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse statt, was unter Schritt 6 beschrieben wird. Die Einbeziehung von Stakeholderinteressen über den Prozess der Wesentlichkeitsanalyse hinaus sind unter → **Einbeziehung von Stakeholdern** beschrieben.

IDENTIFIZIERUNG VON MÖGLICHEN THEMEN SOWIE DEREN AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

Grundlage der Themenliste für die Wesentlichkeitsanalyse sind zehn Themen, die sich wiederum aus den 37 Unterthemen der „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS 1 AR 16) zusammensetzen. Unternehmensspezifisch wurde „Corporate Citizenship“ als zusätzliches Unterthema des S3 „Betroffene Gemeinschaften“ definiert.

Die somit insgesamt 38 Unterthemen wurden als Basis für die Sammlung möglicher wesentlicher negativer sowie positiver Auswirkungen, Risiken und Chancen genutzt. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse des vorangegangenen Berichtsjahres flossen ebenfalls ein. In Workshops mit Themenexpertinnen und -experten der betroffenen Fachbereiche wurden die möglichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert. Diese wurden je nach deren Wirkungszeitraum in kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1 – 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) kategorisiert. Die gesammelten granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern aggregiert.

BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

Zur Harmonisierung innerhalb des Volkswagen Konzerns wurden im Berichtsjahr Anpassungen an der Methodik der Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen, darunter die Veränderung der Bewertungsskalen sowie die Aufnahme des Reputationseffekts in die Bewertung der Risiken und Chancen. Zuvor war das Verfahren zuletzt für das Berichtsjahr 2023 angepasst worden. Seither wird das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit im Sinne der ESRS angewendet.

Die Bewertung der Wesentlichkeit von Auswirkungen, Risiken und Chancen eines Unterthemas erfolgte durch die jeweiligen Fachexpertinnen und -experten auf Ebene der ermittelten Cluster unter Berücksichtigung der aktualisierten Bewertungsmethodik.

Ob Auswirkungen (Impacts) als wesentlich eingestuft werden, hängt von der Schwere der Auswirkungen ab. Der Schweregrad wird in Übereinstimmung mit den ESRS als Verrechnung aus den Faktoren Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit (bei negativen Auswirkungen) ermittelt.

Die Auswirkungen werden dabei getrennt nach den beiden Kategorien „tatsächliche Auswirkungen“ und „potenzielle Auswirkungen“ bewertet. Bei den potenziellen Auswirkungen wird zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet und berücksichtigt.

Die Gesamtbewertung der Auswirkungen ergibt sich also aus dem Schweregrad (bei tatsächlichen Auswirkungen) bzw. der Multiplikation des Schweregrads mit der Eintrittswahrscheinlichkeit bei potenziellen Auswirkungen.

Potenziell signifikante negative Auswirkungen auf die Menschenrechte implizieren eine Bewertung als wesentlich und werden daher entsprechend den regulatorischen Vorgaben einer vertieften Prüfung unterzogen.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen (Risks and Opportunities) werden unter Nutzung der allgemeinen Risikomanagementprozesse des Porsche AG Konzerns bewertet. Diese allgemeinen Risikomanagementprozesse sind im → **Risiko- und Chancenbericht** beschrieben. Risiken und Chancen, die sich in Verbindung mit den wesentlichen Auswirkungen ergeben können, wurden bei der Definition der IRO-Cluster und in den Bewertungsworkshops berücksichtigt.

Basierend auf den Vorgaben der ESRS wurde für jedes Risiko und jede Chance aus dem Nachhaltigkeitsumfeld ein Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des potenziellen finanziellen Ausmaßes mit der Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt und die Risiken bzw. Chancen vergleichbar macht. Das potenzielle finanzielle Ausmaß errechnet sich aus den gewichteten Kriterien „finanzielles Potenzial“ und „Reputationseffekt“, der initial durch die Fachbereiche „Nachhaltigkeit“ und „Politik und Gesellschaft“ bewertet wurde.

KONSOLIDIERUNG DER ERGEBNISSE UND FESTLEGUNG DER SCHWELLENWERTE

Gemäß den Anforderungen der ESRS wird nach Abschluss der Bewertungsphase sowohl für die Auswirkungen als auch für die finanzielle Wesentlichkeit eine Wesentlichkeitsschwelle festgelegt.

Auf einer fünfstufigen Skala von „informativ“ bis „kritisch“ ist ein Thema für den Porsche AG Konzern wesentlich, wenn es die Schwelle zur zweithöchsten Kategorie „signifikant“ überschreitet. Um ein Unterthema als wesentlich zu definieren, reicht es aus, wenn entweder eine Auswirkung, ein Risiko oder eine Chance die Wesentlichkeitsschwelle überschreitet.

Die Risikobewertung in der Wesentlichkeitsanalyse erfolgte nach der beschriebenen Methodik auf Ebene der IRO-Cluster, d. h. unter Aggregation mehrerer Einzelrisiken oder -chancen. Entsprechend der definierten Methodik des Risikomanagementsystems sind Einzelrisiken bereits mit einem finanziellen Netto-Potenzial im „Worst-Case-Szenario“ von ≥ 100 Mio. € wesentlich. → **Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements**

Um Transparenz und Konsistenz zu erreichen, wurden Einzelrisiken und -chancen, die das Netto-Potenzial im „Worst Case-Szenario“ von 100 Mio. € übersteigen, in den entsprechenden Kapiteln der Nichtfinanziellen Erklärung aufgeführt – auch wenn sie nach ESRS-Methodik unterhalb der Wesentlichkeitsschwelle für aggregierte IRO-Cluster liegen. Diese Einzelrisiken und -chancen begründen somit auch keine Wesentlichkeit im Sinne der CSRD.

VALIDIERUNG UND HARMONISIERUNG DER ERGEBNISSE

Themen mit einer quantitativen Bewertung nahe am Schwellenwert wurden einer weiteren Analyse unterzogen, ebenso weitere Themen von strategischer oder regulatorischer Relevanz sowie von Investoreninteresse.

Abschließend wurden die Bewertungsergebnisse aus den Workshops in einem fachbereichsübergreifenden internen Workshop validiert. Darüber hinaus wurden der Betriebsrat und der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ als themenübergreifende Stakeholder zu den Ergebnissen befragt.

Ein zentraler Teil der Validierung war zudem die Harmonisierung der Ergebnisse mit dem Volkswagen Konzern. Die Ergebnisse der Bewertung wurden in diesem Schritt auf Konsistenz geprüft und mögliche Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert.

Die validierten Ergebnisse und damit die finale Liste der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen wurden vom Vorstand des Porsche AG Konzerns freigegeben.

ABLEITUNG DER BERICHTSTHEMEN

Für das Berichtsjahr wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse neun der zehn betrachteten Themen mit insgesamt 26 Unterthemen als wesentlich identifiziert. Zu den dazugehörigen Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt die Nachhaltigkeitsberichterstattung in der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung angelehnt an die ESRS.

Themenspezifische Besonderheiten bei der Identifizierung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen**KLIMAWANDEL (ESRS E1)**

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Anpassung an den Klimawandel, Klimaschutz und Energie. Um seine Auswirkungen auf den Klimawandel zu bewerten, erfasst der Porsche AG Konzern daher seine Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette. Als zentrales Steuerungselement nutzt der Porsche AG Konzern den Dekarbonisierungsindex (DKI). Der DKI modelliert in Anlehnung an das „GHG Protocol“ wesentliche Emissionen möglichst umfassend entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge in Treibhausgasäquivalenten (CO₂e), die u. a. CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs und SF₆ umfassen. Mehr Informationen hierzu in → **E1 Klimawandel**.

Der Porsche AG Konzern führte in diesem Zusammenhang im Berichtsjahr eine → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse** durch und betrachtete dabei mehrere Szenarien. Diese Analyse ist unter → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

UMWELTVERSCHMUTZUNG (ESRS E2)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Standorte auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung, Verschmutzung von lebenden Organismen und Nahrungsressourcen und (besonders) besorgniserregenden Stoffen. Bereits gewonnene Erkenntnisse aus dem Umweltmanagementsystem zu Umweltverschmutzung wurden durch die Einbindung des verantwortlichen Fachbereichs in die Bewertung einbezogen. Diese dienten als Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Insgesamt ist der Automobilsektor hinsichtlich verschiedener Aspekte der Umweltverschmutzung bereits stark reguliert. Dies zeigt sich u. a. an der öffentlich zugänglichen „Global Automotive Declarable Substance List“ (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen abgesichert werden. In diesem Zusammenhang setzt sich der Porsche AG Konzern in seinen Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Bei der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten aus den Bereichen „Umwelt- und Energiemanagement“, „Materialkonformität“ und „Arbeitsschutz“ gemeinsam beurteilt. Mehr Informationen finden sich unter → **E2 Umweltverschmutzung**.

WASSER (ESRS E3)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Vermögensgegenstände auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Wasserressourcen. Um dies gesamtheitlich abzubilden, wurde der Bewertungsrahmen unter Berücksichtigung der geografischen Gegebenheiten sowohl auf die eigenen Tätigkeiten als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette gelegt.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften analysieren und bewerten ihre Standorte anhand von Wasserstress-Indizes. Demnach liegt keiner der Fahrzeugproduktionsstandorte in einem Gebiet mit hohem oder sehr hohem Wasserstress. Während der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten aus dem Bereich Umweltmanagement beurteilt, um Fachexpertise zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Wasserressourcen entlang der Wertschöpfungskette einzubinden. Weiterführende Informationen finden sich hierzu in Kapitel → **E3 Wasser**.

BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME (ESRS E4)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich direkter Ursachen des Biodiversitätsverlusts, Auswirkungen auf den Zustand von Arten, Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen sowie Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen.

Dabei konzentrierten sich die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften vor allem auf die eigenen Unternehmensstandorte und deren unmittelbare Umgebung.

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind relevante biodiversitätssensible Gebiete identifiziert worden. Sofern sich solche Gebiete in der Nähe eines Standorts befinden, wurde geprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob in umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen aufgelegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind. Weiterführende Informationen finden sich hierzu in Kapitel → **E4 Biodiversität und Ökosysteme**.

Während der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten aus den Bereichen „Umwelt- und Energiemanagement“ sowie „Beschaffungsstrategie, Organisationsentwicklung, Nachhaltigkeit und Business Development“ gemeinsam beurteilt. Abhängigkeiten von biologischer Vielfalt und Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften sowie Chancen, Übergangsrisiken, physische Risiken und systemische Risiken flossen an der Stelle nicht in die Bewertung mit ein.

RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT (ESRS E5)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Vermögensgegenstände auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich der Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse und Abfälle.

Während der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten des „Arbeitskreises Kreislaufwirtschaft“ sowie den Bereichen „Umwelt- und Energiemanagement“, „Materialkonformität“ und „Arbeitsschutz“ gemeinsam beurteilt. → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

UNTERNEHMENSFÜHRUNG (ESRS G1)

Der Porsche AG Konzern verfolgt die Zielsetzung, verantwortungsbewusst, nachhaltig und regelkonform zu handeln. Dieses Handeln spiegelt sich in verschiedenen Prozessen, Richtlinien und Betrachtungsweisen wider, die bei der Identifizierung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung berücksichtigt wurden.

Im Rahmen der Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Standorte auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf das Management der Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern inklusive der Zahlungspraktiken. Dabei wurde auf bereits gewonnene Erkenntnisse aus den Einkaufsprozessen und Regelungen hinsichtlich Lieferantenauswahl, Lieferantenenwicklung, Lieferantenmanagement und Zahlungsverhalten durch die Einbindung der verantwortlichen Fachbereiche zurückgegriffen.

Im Zuge der politischen Einflussnahme wurden zusätzliche Faktoren berücksichtigt, darunter geografische Regionen und Besonderheiten, betroffene Interessengruppen sowie die Art der politischen Interessenvertretung.

Der Porsche AG Konzern hat Kontrollen und Verfahren implementiert, damit die politische Interessenvertretung im Einklang mit den Unternehmenswerten und -standards durchgeführt wird. Politische Interessenvertretung folgt dabei den Grundsätzen von Integrität, Compliance, Offenheit sowie Nachvollziehbarkeit und findet im Rahmen verbindlicher konzernweiter Richtlinien statt. Zudem werden wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen beachtet. Siehe hierzu auch → **Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten**.

Wesentliche Themen und Resilienz

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden neun der zehn betrachteten Themen als wesentlich identifiziert. Wesentliche Auswirkungen konnten den Unterthemen der ESRS zugeordnet werden. Die Auswirkungen bezüglich Corporate Citizenship werden als unternehmensspezifisches Thema betrachtet und dem Kapitel → **S3 Betroffene Gemeinschaften** zugeordnet. „Betroffene Gemeinschaften“ ist das einzige der zehn betrachteten Themen, das als nicht wesentlich identifiziert wurde, aufgrund dieser unternehmensspezifischen Zuordnung aber dennoch berichtet wird. Die Beschreibung der als wesentlich identifizierten Auswirkungen findet sich in den folgenden Abschnitten jeweils zu Kapitelbeginn.

Liste der wesentlichen Themen 2024 des Porsche AG Konzerns

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

› Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

E UMWELT				
E1	Klimawandel	S. 196	— Klimaschutz — Energie	⊕ ⊖
E2	Umweltverschmutzung	S. 219	— Luftverschmutzung — Wasserverschmutzung — Besonders besorgniserregende Stoffe — Mikroplastik	⊕ ⊖
E3	Wasser- und Meeresressourcen	S. 229	— Wasser	⊕ ⊖
E4	Biodiversität und Ökosysteme	S. 234	— Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts — Auswirkungen auf den Zustand der Arten — Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen — Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen	⊕ ⊖
E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 242	— Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung — Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen — Abfälle	⊕ ⊖
S SOZIALES				
S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	S. 270	— Arbeitsbedingungen — Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	⊕ ⊖
S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	S. 297	— Arbeitsbedingungen — Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle — Sonstige arbeitsbezogene Rechte	⊕ ⊖
S3	Betroffene Gemeinschaften	S. 306	— Corporate Citizenship (organisationsspezifisch)	⊕ ⊖
S4	Verbraucher und Endnutzer	S. 312	— Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	⊕ ⊖
G GOVERNANCE				
G1	Unternehmensführung	S. 318	— Unternehmenskultur — Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) — Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten — Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken — Korruption und Bestechung	⊕ ⊖

⊕ Wesentliche positive Auswirkung ⊖ Wesentliche negative Auswirkung ⊕/⊖ Nicht wesentliche Auswirkung

Wesentliche Auswirkungen

E1	Klimawandel	— Beitrag zum Klimaschutz aufgrund der Reduzierung von THG-Emissionen in der Wertschöpfungskette — Beitrag zum Klimawandel aufgrund von THG-Emissionen in der Wertschöpfungskette — Förderung der Umstellung des Energiemix hin zu grüner Energie in der gesamten Wertschöpfungskette
E2	Umweltverschmutzung	— Verschlechterung der lokalen Luftqualität und Gesundheitsschäden aufgrund von Produktionsprozessen und Produktverwendung, die zu einer hohen Luftverschmutzung führen — Hoher Grad der Wasserverschmutzung durch Produktionsprozesse — Verwendung und unsachgemäße Handhabung besonders besorgniserregender Stoffe — Freisetzung von Mikroplastik in die Umwelt
E3	Wasser- und Meeresressourcen	— Beitrag zu hohem Verbrauch, Entnahme und Abfluss von Wasserressourcen
E4	Biodiversität und Ökosysteme	— Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen — Artengefährdung durch Produktionsaktivitäten und Produktverwendung — Schädigung des Zustands der Ökosysteme bei eigenen Aktivitäten und in der Wertschöpfungskette — Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung
E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	— Niedriger und nachhaltiger Ressourcenverbrauch aufgrund nachhaltiger Materialbeschaffung und Optimierung der Ressourcennutzung — Beitrag zur Kreislaufwirtschaft durch Reduzierung der Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen — Beitrag zur Ressourcenerschöpfung durch erhebliche Abfallerzeugung entlang der Wertschöpfungskette

RESILIENZANALYSE

Der Porsche AG Konzern hat im Oktober 2024 eine Resilienzanalyse durchgeführt, die auf den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse und der → Klimarisiko- und -szenarioanalyse aufbaut.

Die Resilienzanalyse untersucht die Widerstandsfähigkeit des Porsche AG Konzerns gegenüber externen Einflüssen und Krisen und bewertet qualitativ, inwiefern die Strategie und das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns dazu geeignet sind, die wesentlichen Auswirkungen zu adressieren.

Zur Bewertung der Resilienz wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Richtlinien, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der Nachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien

S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	— Förderung von sicheren Arbeitsplätzen und gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen — Förderung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet
S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	— Gewährleistung des Wohlbefindens der Arbeitenden in der Wertschöpfungskette — Gefährdung des Wohlbefindens der Arbeitenden in der Wertschöpfungskette — Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitende in der Wertschöpfungskette — Gewährleistung von Menschenrechten für Arbeitende in der Wertschöpfungskette — Gefährdung von Menschenrechten für Arbeitende in der Wertschöpfungskette
S3	Betroffene Gemeinschaften	— Stärkung von betroffenen Gemeinschaften/ Umweltprojekten durch Corporate-Citizenship-Initiativen
S4	Verbraucher und Endnutzer	— Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden
G1	Unternehmensführung	— Beitrag zu sozialen Wohlfahrtsgewinnen durch die Förderung von Integrität/ethischem Verhalten — Ermutigung von Mitarbeitenden und anderen Stakeholdern, unethisches Verhalten oder Fehlverhalten zu melden, weil eine Kultur von Vertrauen und Transparenz besteht und effektive Systeme vorhanden sind — Unterstützung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements — Partnerschaftliche Zusammenarbeit aufgrund fairen Geschäftsgebarens (z. B. faire und zeitnahe Zahlungspraktiken) — Förderung einer Integritätskultur innerhalb der Branche und Aufbau von Vertrauen und Achtung unter den Stakeholdern durch ein Bekenntnis zum Kampf gegen Korruption und Bestechung

herangezogen. Als indirekte Faktoren wurden außerdem die Integration von ESG-Kriterien in Anreizsysteme, der Einfluss des Porsche AG Konzerns auf die mittelbare Wertschöpfungskette, ESG-Sachkenntnis des Vorstands und die Einbindung relevanter Interessenträger berücksichtigt.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen denen der Wesentlichkeits- und Klimaszenarioanalyse. Die Resilienzanalyse gilt für denselben Konsolidierungskreis wie die nichtfinanzielle Berichterstattung angelehnt an die CSRD, den gesamten Porsche AG Konzern einschließlich aller Konzerngesellschaften. Sie bezieht sich auf die eigene Geschäftstätigkeit sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf Umweltaspekte

Der Porsche AG Konzern ist in der Lage, seine wesentlichen Auswirkungen in Bezug auf den Klimawandel zu steuern. Insbesondere durch eine Vielzahl strategischer Initiativen im Rahmen der BEV-Transformationsstrategie wird die Widerstandsfähigkeit gegenüber Auswirkungen des Klimawandels kurz-, mittel- und langfristig erhöht.

Kurzfristig adressieren verschiedene operative Maßnahmen die Auswirkungen des Klimawandels. Neben der Elektrifizierung des Produktportfolios trägt die Nutzung von Strom aus regenerativen Energien entlang der Wertschöpfungskette zur Minimierung von Klimarisiken bei. Dem stehen mehrere Herausforderungen gegenüber. Diese liegen in möglichen Betriebsunterbrechungen in der Lieferkette, in einer unkalkulierbaren Entwicklung der Absatzmärkte für BEV-Fahrzeuge sowie in den regulatorischen Entwicklungen im Zusammenhang mit den Folgen des Klimawandels.

Darüber hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf Umweltverschmutzung, den Verbrauch, die Entnahme und den Abfluss von Wasserressourcen sowie auf Biodiversität und Ökosysteme. Die beiden Produktionsstandorte Leipzig und Stuttgart-Zuffenhausen sind maßgeblich für die Umweltauswirkungen im eigenen Betrieb und verfolgen lokale Zielbilder. Umwelanforderungen an die Lieferkette werden über eine Kaskadierungsklausel im **→ Code of Conduct für Geschäftspartner** sowie über Lastenhefte adressiert. Der Porsche AG Konzern erfüllt diesbezüglich gesetzliche Umwelanforderungen und stellt sich den branchenüblichen Herausforderungen.

Zudem ist der Porsche AG Konzern in der Lage, seine wesentlichen Auswirkungen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft kurz-, mittel- und langfristig zu steuern. Das Thema Kreislaufwirtschaft wird als strategisches Handlungsfeld im Strategie- und Planungsprozess berücksichtigt. Darüber hinaus fördern operative Richtlinien, Maßnahmen und Ziele die Resilienz.

Um die positiven und negativen Auswirkungen auf die Kreislaufwirtschaft vollständig abzudecken, arbeitet der Porsche AG Konzern fortwährend an einer Ausweitung bereits bestehender Maßnahmen und Pilotprogramme.

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf soziale Aspekte

Die Resilienz des Porsche AG Konzerns in Bezug auf wesentliche soziale Auswirkungen wird durch strategische Anpassungen und operative Richtlinien verbessert. Im Rahmen der Strategie 2030 Plus ist „Mensch und Kultur“ als ein Schwerpunktthema der Querschnittsstrategie „Transformation“ definiert, „Perspektivenvielfalt“ ist eines der Strategiefelder der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“. Die Strategie 2030 Plus wird im Kapitel **→ Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns** des Lageberichts ausführlich dargestellt. Der Porsche AG Konzern

ist in der Lage, über alle Zeithorizonte hinweg positive Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu entfalten.

Zudem zeigt sich, dass der Porsche AG Konzern fähig ist, seine positiven und negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu steuern. Ein zentrales Instrument hierfür ist das **→ Sustainability Rating (S-Rating)**. ESG-Kriterien für Zulieferer sind auch im Code of Conduct für Geschäftspartner sowie in materialspezifischen Lastenheften enthalten. Die Resilienz ist über einen mittel- und langfristigen Zeithorizont gegeben. Kurzfristige Veränderungen oder Ausfälle in der Zulieferstruktur stellen eine Herausforderung dar.

Der Porsche AG Konzern ist in der Lage, seine wesentliche positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften insbesondere durch Corporate-Citizenship-Initiativen über das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ im Rahmen der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ zu adressieren. Zudem ist er fähig, auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer kurz-, mittel- und langfristig einzugehen.

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf Unternehmensführung

Der Porsche AG Konzern ist fähig, seine wesentlichen Auswirkungen im Bereich Unternehmensführung über alle Zeithorizonte hinweg zu adressieren. Sie werden insbesondere durch eine Vielzahl von Richtlinien und umfangreiche operative Maßnahmen gesteuert.

Die in diesem Bericht aufgeführten Konzernrichtlinien richten sich an die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns. Konzerngesellschaften sind dazu angehalten, sie in eine entsprechende Gesellschaftsrichtlinie umzusetzen. Die Belegschaft wird durch die Vertretung des Konzernbetriebsrats am Richtlinienprozess beteiligt. Die regelmäßige Überprüfung der Richtlinien erfolgt anhand standardisierter Verfahren im Rahmen des Prüf- und Freigabeprozesses „Richtlinienmanagement“. Der Vorstand der Porsche AG verabschiedet die Konzernrichtlinien. Diese sind für die Porsche AG bindend und von den Beschäftigten einzuhalten. Für die Mitarbeitenden der Porsche AG werden die betreffenden Konzernrichtlinien und Dokumente im Intranet zur Verfügung gestellt.

EINBEZIEHUNG VON STAKEHOLDERN

Weltweit beeinflussen sich die Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns und das Leben bzw. die Interessen vieler Stakeholder. Der Porsche AG Konzern kommuniziert regelmäßig mit verschiedenen Anspruchsgruppen und baut diesen Dialog kontinuierlich aus, denn ein offener, transparenter Austausch von Informationen und Argumenten bildet die Grundlage für gegenseitiges Verständnis und Akzeptanz.

Unter Stakeholderengagement versteht der Porsche AG Konzern, sich systematisch und kontinuierlich mit Interessen- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft auszutauschen, ihnen aktiv zuzuhören und ihre Ansichten bei der Weiterentwicklung der Strategien zu berücksichtigen. Als „Stakeholder“ definiert der Porsche AG Konzern dabei alle Einzelpersonen oder Gruppen, die ein Interesse an einer Entscheidung oder Aktivität des Porsche AG Konzerns haben, weil sie dessen Handlungen direkt oder indirekt beeinflussen oder selbst von ihnen beeinflusst werden.

Stakeholder des Porsche AG Konzerns

- > **Anwohner und Gemeinden**

- > **Kunden und Geschäftspartner**

- > **Investoren und Analysten**

- > **Medien**

- > **Mitarbeitende**

- > **Politik und Verbände**

- > **Nichtregierungs- und gemeinnützige Organisationen**

- > **Wissenschaft und Experten**

- > **Wettbewerber**

Die wichtigsten Stakeholdergruppen identifiziert der Porsche AG Konzern durch regelmäßige interne Analysen. Als wesentliche Akteure betrachtet der Porsche AG Konzern demnach „Anwohner und Gemeinden“, „Kunden und Geschäftspartner“, „Investoren und Analysten“, „Medien“, „Mitarbeitende“, „Politik und Verbände“, „Nichtregierungs- und gemeinnützige Organisationen“, „Wissenschaft und Experten“ sowie „Wettbewerber“.

Stakeholdermanagement

Der Porsche AG Konzern betreibt ein ganzheitliches Stakeholdermanagement nach dem Ansatz der „Balanced Scorecard“ . Mit diesem können die Erwartungen der einzelnen Anspruchsgruppen systematisch erfasst und daraus wichtige gesellschaftliche Trends abgeleitet werden.

Die Interessen und Sichtweisen verschiedener Stakeholder reflektiert der Porsche AG Konzern kontinuierlich und berücksichtigt sie bei der strategischen Planung seiner Aktivitäten und unternehmerischen Entscheidungen – so auch im Bereich Nachhaltigkeit. Umgekehrt können auch die Stakeholder mehr über aktuelle und zukünftige Maßnahmen des Porsche AG Konzerns sowie über deren Voraussetzungen und Rahmenbedingungen erfahren. Mit diesem Perspektivenwechsel möchte der Porsche AG Konzern andere Positionen verstehen, Herausforderungen gemeinsam bewältigen und langfristige Partnerschaften entwickeln.

Durch die enge Einbindung seiner Stakeholder kann der Porsche AG Konzern frühzeitig Veränderungen in Marktbedingungen und Kundenverhalten, aber auch Marktpotenziale erkennen, bewerten und strategisch darauf reagieren, um Risiken zu reduzieren und Chancen zu nutzen. Dabei spielen die Perspektiven der relevanten Stakeholder sowohl bei der Bewertung des Status quo als auch bei der zukünftigen Ausrichtung neuer Initiativen eine wesentliche Rolle im Entscheidungsprozess auf allen Ebenen des Unternehmens und der Strategie. Das Geschäftsmodell ist ein wesentlicher Bestandteil der Strategie und die Strategie baut auf dem Geschäftsmodell auf bzw. definiert es.

Die Ausrichtung des Porsche AG Konzerns auf die signifikante Steigerung des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge berücksichtigt beispielsweise im Rahmen jährlicher Review-Prozesse die Anforderungen und Erwartungen der Stakeholder an moderne und nachhaltige Mobilitätslösungen. Zugleich bleibt das grundlegende Geschäftsmodell – der Verkauf von Fahrzeugen im Luxussegment – als Kernkompetenz des Porsche AG Konzerns unverändert.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

› Allgemeine Informationen

Umwelt

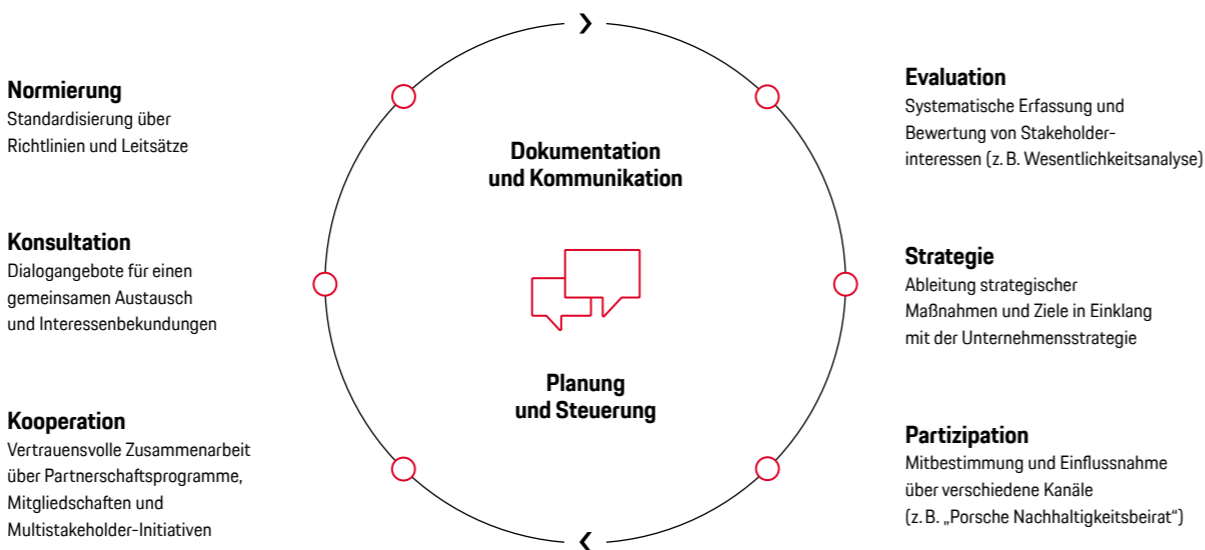
Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN



Mitgliedschaften und Netzwerke

- › **UN Global Compact**
- › **Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e. V.**
- › **Deutsches Netzwerk Wirtschaftsethik**
- › **KLIMAWIN**

Die Leitungsorgane des Porsche AG Konzerns werden im Rahmen der Berichtsprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements regelmäßig auch über Stakeholderinteressen informiert und beziehen diese in ihre Strategiediskussionen zu verschiedenen Themen mit ein. Die Prozesse des Nachhaltigkeitsmanagements werden im nachstehenden Abschnitt zu **› Governance** beschrieben.

Stakeholderdialog

Für den Dialog mit seinen Stakeholdern nutzt der Porsche AG Konzern unterschiedliche Medien- und Dialogformate sowie verschiedene interne und externe Kommunikationskanäle. Mitarbeitende werden über die Arbeitnehmervertretung, Mitarbeiterbefragungen oder auch Feedbackgespräche mit Vorgesetz-

ten einbezogen. Dazu werden sie über interne Kommunikationskanäle und Veranstaltungen regelmäßig zu den verschiedensten Themen informiert. Mit Kundinnen und Kunden steht der Porsche AG Konzern über das Händlernetzwerk und den Vertrieb in Kontakt, beispielsweise bei Kundenveranstaltungen oder Kundenumfragen. Über Medienspiegel und Nachhaltigkeitsratings wird die Einschätzung der breiten Öffentlichkeit berücksichtigt. Investoren werden im Rahmen von Kapitalmarktveranstaltungen durch die Abteilung „Investor Relations“ einbezogen. Ökonomische, ökologische und soziale Themen treibt der Porsche AG Konzern ebenfalls voran, indem die Porsche AG in Netzwerken, Nachhaltigkeitsinitiativen und Arbeitsgruppen mitwirkt. Auch das ist ein wesentlicher Bestandteil des Stakeholderdialogs.

Der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ besteht aus externen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Der Nachhaltigkeitsbeirat berät regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. **› Nachhaltigkeitsorganisation**

Weitere Informationen zur Einbeziehung der Interessen und Standpunkte von Stakeholdern

Der Porsche AG Konzern legt im Kapitel **› S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** dar, wie die Interessen und Rechte der Belegschaft über die Repräsentation der Arbeitnehmervertreter im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung sowie in Ausschüssen und im

Aufsichtsrat einbezogen werden. Ein weiteres Mittel sind die Information und der Dialog im Rahmen der internen Kommunikation sowie Mitarbeiterbefragungen. Auch besondere Bedürfnisse von Mitarbeitenden werden über die Schwerbehindertenvertretung berücksichtigt.

Die Einbeziehung der Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wird über verschiedene indirekte und direkte Formate gefördert, beispielsweise die Beteiligung des Porsche AG Konzerns am „Branchendialog der Automobilindustrie zum Nationalen Aktionsplan (NAP) Wirtschaft und Menschenrechte“ sowie an weiteren branchenübergreifenden Initiativen. Unmittelbaren Zulieferern werden Mindeststandards für deren Umgang mit ihren Arbeitskräften durch den **› Code of Conduct für Geschäftspartner** vorgegeben und im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Ratings) überprüft. Siehe hierzu auch Kapitel **› S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

Die Sichtweisen von Verbrauchern und Endnutzern zu zahlreichen Themen werden regelmäßig aktiv durch den Porsche AG Konzern abgefragt, beispielsweise im Rahmen von Kundenbefragungen, welche die Aspekte Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service abdecken. Weitere Informationen dazu finden sich im Kapitel **› S4 Verbraucher und Endnutzer**.

Betroffene Gemeinschaften können hier der Interessengruppe „Gesellschaft“ zugeordnet werden. Diese werden über diverse Formate des Stakeholderdialogs eingebunden. **› Stakeholderdialog, › S3 Betroffene Gemeinschaften**

GOVERNANCE

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

VORSTAND

Der Vorstand der Porsche AG besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Personen. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse. Neben dem Geschäftsbereich „Geschäftsleitung“ gibt es die folgenden weiteren Geschäftsbereiche: „Beschaffung“, „Car-IT“, „Forschung und Entwicklung“, „Finanzen und IT“, „Personal- und Sozialwesen“, „Produktion und Logistik“ sowie „Vertrieb und Marketing“.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt und Diversität. Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein. Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe müssen mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 12,5 %.

Darüber hinaus legt der Aufsichtsrat besonderen Wert auf die fachlichen Profile sowie die Berufs- und Lebenserfahrungen der Vorstandsmitglieder, auch im internationalen Bereich. Weitere Informationen zu den Kompetenzen der Vorstandsmitglieder finden sich im Kapitel **› G1 Unternehmensführung**.

Die genannten Anforderungen an die Zusammensetzung des Vorstands haben zum Ziel, dass dieser über ausreichende Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Porsche AG Konzerns relevant sind.

Nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen vertieft der Vorstand des Porsche AG Konzerns u. a. in regelmäßigen Sitzungen mit den externen Mitgliedern des **› Porsche Nachhaltigkeitsbeirats**. Themenbezogen tauscht sich der Nachhaltigkeitsbeirat mit dem Gesamtvorstand auch zu externen Anforderungen der Stakeholder aus, wie beispielsweise zu potenziellen Gesetzesvorhaben und neuen Regularien, und reflektiert mit dem Vorstand entsprechende Umsetzungsoptionen für die Porsche AG.

Hinsichtlich Antikorruption und Bestechung sind die Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer Funktion und durch die Porsche-spezifischen „Verhaltensleitlinien für den Vorstand“ hinreichend sensibilisiert. Die Verhaltensleitlinien enthalten u. a. konkrete Vorgaben zum Umgang mit Einladungen und Geschenken. Darüber hinaus müssen die Vorstandsmitglieder regelmäßig E-Learning-Module absolvieren, z. B. zu Themen aus den Bereichen Korruption, Bestechung, Betrugsprävention und Menschenrechte. Außerdem steht dem Vorstand ein Lernangebot der Porsche AG mit verschiedenen Schwerpunkten im ESG-Kontext zur Verfügung (z. B. mit Bezug zu Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette, Diversität, Umwelt-Compliance). Bezüglich etwaiger Änderungen interner Vorgaben zu Compliance-Themen wird der Vorstand im Rahmen seiner Sitzungen umfassend informiert.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Porsche AG besteht aus 20 Mitgliedern, von denen zehn Vertreter der Anteilseigner sind, die von der Hauptversammlung gewählt werden. Die andere Hälfte sind Vertreter der Arbeitnehmer, die nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt werden. Sieben der Arbeitnehmervertreter sind Beschäftigte der Porsche AG, die anderen drei sind Gewerkschaftsvertreter. Dem Aufsichtsrat gehörten zum 31. Dezember 2024 acht weibliche Mitglieder an. Dies entspricht einem Anteil von 40 %.

Der Aufsichtsrat ist nicht geschäftsführend. Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind aktuell jedenfalls vier Anteilseignervertreter, namentlich Frau Micaela Le Divelec Lemmi, Frau Melissa Di Donato Roos, Herr Dr. Christian Dahlheim und Herr Dr. Hans Peter Schützinger, unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex. Das entspricht einem Anteil unabhängiger Mitglieder von 40 %.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch, gehören dem Aufsichtsrat jeweils zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in der Empfehlung C.7 des Kodex genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Seite der Anteilseigner kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls allerdings zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand agieren. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass die Herren Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten. Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, welche die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Bei Bedarf lässt sich der Aufsichtsrat in ESG-Fragen auch durch externe Expertinnen und Experten beraten. Auch bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt, breit gefächerte Erfahrungswerte sowie die angemessene Vertretung beider Geschlechter geachtet.

Die Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat weist für bestimmte Aufsichtsratsmitglieder Kompetenz im Bereich Nachhaltigkeit aus. ➔ **G1 Unternehmensführung**

Im Berichtsjahr wurde der Aufsichtsrat zu ausgewählten Nachhaltigkeitsthemen, wie z. B. ESG-Management, Dekarbonisierung, Nachhaltigkeit in der Lieferkette, und zu seinen Pflichten im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß CSRD geschult. Die Schulungen wurden vom Porsche Nachhaltigkeitsbeirat und externen Beratern durchgeführt.

Zum Thema „Antikorruption und Bestechung“ sind die Mitglieder des Aufsichtsrats grundsätzlich wegen ihrer vielfältigen Funktionen bzw. bereits absolvierter Schulungsformate hinreichend sensibilisiert. Der Aufsichtsrat absolviert zusätzliche Schulungen zur Vorbeugung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung aufgrund seiner besonderen Stellung als Überwachungsorgan der Gesellschaft anlassbezogen.

Im Berichtsjahr wurde auch wegen des Eintritts von vier neuen Aufsichtsratsmitgliedern der gesamte Aufsichtsrat zum Thema „Antikorruption und Bestechung“ durch einen externen Berater ausführlich und zielgruppenspezifisch geschult.

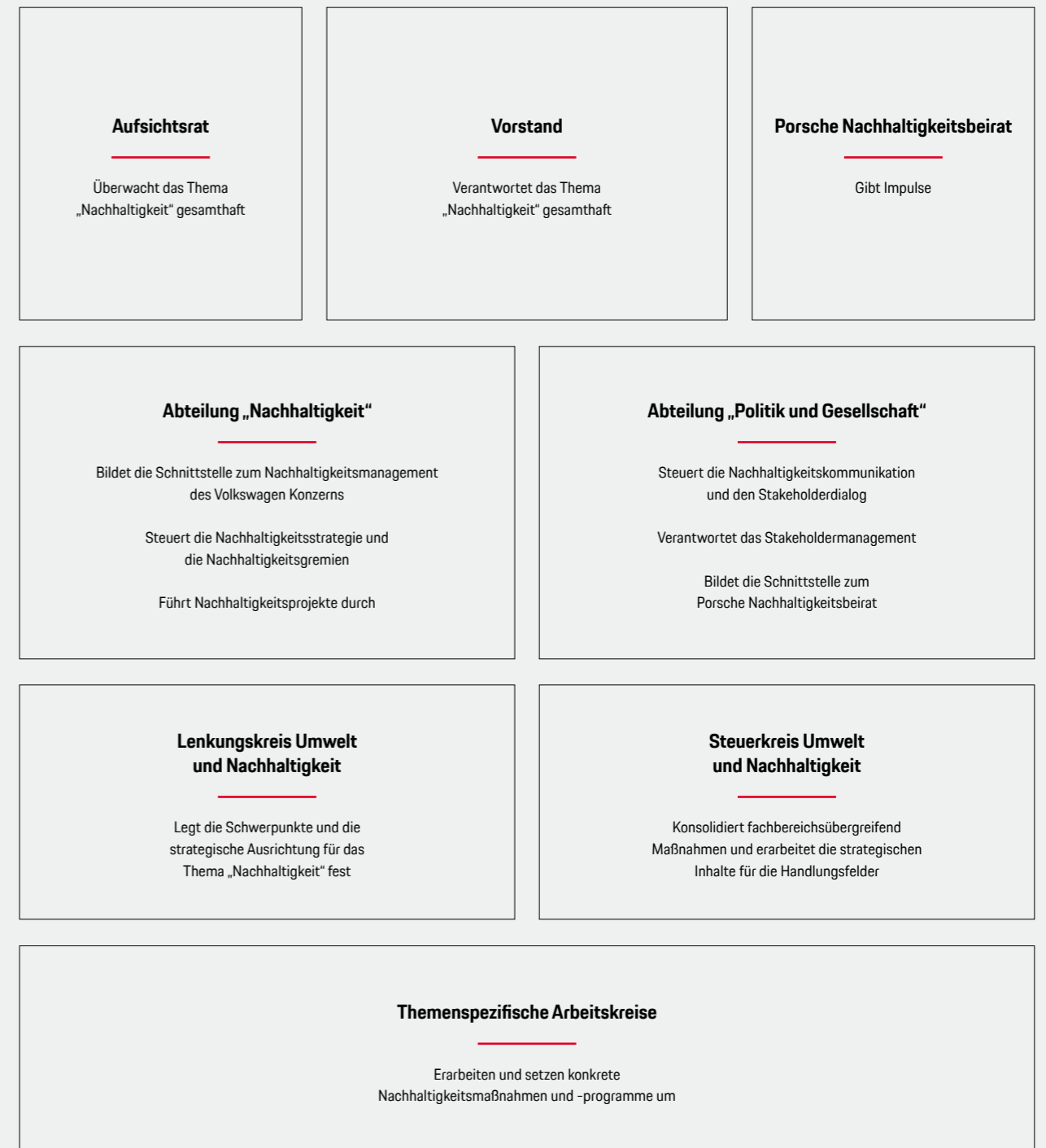
NACHHALTIGKEITSORGANISATION

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie der Vorstandin für Beschaffung. Die beiden zuletzt genannten fungieren als Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. In diesen Funktionen sind sie auch für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig. Sie werden durch die internen Gremien „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ sowie „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ und dem externen „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ bei der strategischen Entscheidungsfindung und der Ausarbeitung unterstützt.

Der Gesamtvorstand legt in regelmäßigen Strategieworkshops die grundsätzliche strategische Ausrichtung und konkrete Nachhaltigkeitsziele fest. Darüber hinaus entscheidet er über besonders weitreichende Maßnahmen und Leuchtturmprojekte. Der „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ legt die Schwerpunkte und die Ausrichtung der Nachhaltigkeitsstrategie fest. Dem Lenkungskreis gehören die Leiter wesentlicher Hauptabteilungen an. Bei Bedarf ist er flexibel erweiterbar. Er tagt in der Regel einmal pro Quartal und bereitet Entscheidungen des Vorstands hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie vor.

Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ ist ein ressortübergreifendes Gremium, bestehend aus Vertretern aller relevanten Abteilungen, und erarbeitet die Ausrichtung sowie die Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie. Zusätzlich befasst er sich mit Richtungs- und Zielentscheidungen innerhalb dieser Strategie. Im Berichtsjahr kam das Gremium neunmal zusammen. Für die Vorbereitung, Bewertung und Ausarbeitung einzelner nachhaltigkeitsbezogener Themen, Projekte und Initiativen bildet der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ entsprechende Arbeitskreise. Den Auftrag dafür erteilt der übergeordnete „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“, an den der Steuerkreis berichtet.

Nachhaltigkeitsorganisation im Überblick





Der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat 2024: Adnan Amin, Raffaella Rein, Prof. Dr. Mette Morsing, Prof. Dr. Sarah Jastram, Prof. Dr. Matthias Finkbeiner und Prof. Dr. Lucia Reisch (v. l. n. r.)

Ein weiteres zentrales Gremium ist der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“. Er besteht seit 2016 und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet. Die externen Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sowie zu aktuellen relevanten und strategischen Fragestellungen. 2024 tagte der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ einmal mit dem Aufsichtsrat der Porsche AG, einmal mit ausgewählten Vorstandsmitgliedern der Porsche AG und einmal mit dem Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt des Austauschs auf der Produktstrategie des Porsche AG Konzerns sowie auf der Gestaltung der Transformationsphase zur Elektromobilität.

Die Abteilung „Nachhaltigkeit“ im Bereich „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung“ verantwortet die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Sie setzt Nachhaltigkeitsprojekte um und steuert die Nachhaltigkeitsgremien der Porsche AG. Zudem ist sie die Schnittstelle zum Volkswagen Konzern und vertritt dort das zentrale Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns.

Die im Bereich „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ angesiedelte Abteilung „Politik und Gesellschaft“ ist für die interne und externe Nachhaltigkeitskommunikation, die

strategische Einbindung der Stakeholder und die nichtfinanzielle Berichterstattung zuständig. Sie wirkt in Nachhaltigkeitsnetzwerken mit und stellt die Geschäftsstelle für den „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“.

Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Porsche AG Konzern hat vielfältigen Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten.

Nachhaltigkeit ist als ein zentrales Querschnittsthema in der → **Porsche Strategie 2030 Plus** verankert und konzernweit mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Auf diese Weise möchte der Porsche AG Konzern wesentliche Themen konsequent und effektiv bearbeiten.

Die langjährigen Erfahrungen der Vorstände des Porsche AG Konzerns in unterschiedlichen Bereichen innerhalb des Porsche AG Konzerns oder des Volkswagen Konzerns sowie in anderen Unternehmen gepaart mit dem regelmäßigen Austausch mit dem Nachhaltigkeitsbeirat ermöglicht, Nachhaltigkeitsaspekte in Unternehmensentscheidungen und der strategischen Ausrichtung zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist der Gesamtvorstand des Porsche AG Konzerns verantwortlich für das Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Dies ist in der Geschäftsordnung des Vorstands geregelt. Für den Aufsichtsrat sind die Zuständigkeiten in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats des Porsche AG Konzerns geregelt. Dabei kann die Zuständigkeit in Bezug auf Auswirkungen, Risiken und Chancen einerseits aus der Pflicht der Überwachung des Vorstands des Porsche AG Konzerns und andererseits aus den Aufgaben des Prüfungsausschusses im Zusammenhang mit der nichtfinanziellen Berichterstattung abgeleitet werden.

Die Geschäftsordnungen des „Lenkungsraums Umwelt und Nachhaltigkeit“ sowie des „Steuerkreises Umwelt und Nachhaltigkeit“ regeln insbesondere Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Kompetenzen in Bezug auf die Schwerpunkte, Ausrichtung und die Inhalte der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“.

Zusätzlich zu den Geschäftsordnungen regelt die Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeit“ für den Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Damit wirkt der Porsche AG Konzern darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie im Porsche AG Konzern bekannt ist und umgesetzt wird. Weitere Informationen zur Konzernrichtlinie finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Der Gesamtvorstand wird anlassbezogen von den Vorstandspaten zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen informiert. Die wesentlichen Auswirkungen der einzelnen Themenfelder werden im jeweiligen Vorstandsressort operativ gesteuert.

Um die Nachhaltigkeit in Geschäftsprozessen und die Beiträge zu den ESG-Aspekten gezielt zu steuern und zu messen, hat der Porsche AG Konzern im Jahr 2021 ein softwaregestütztes ESG-Management auf den Weg gebracht. Der Porsche AG Konzern hat ferner Kennzahlen bestimmt, die wesentliche nichtfinanzielle Beiträge im ESG-Rahmen illustrieren und den Beitrag des Porsche-Geschäftsmodells zu einer nachhaltigen Entwicklung transparent aufzeigen. Hierzu zählen beispielsweise der Dekarbonisierungsindex (DKI) oder der Frauenanteil im Management.

Die strategische Ausrichtung und die Zielsetzung für das Thema Nachhaltigkeit wird regelmäßig in Strategieworkshops definiert. Die Zielerreichung wird in der Regel quartalsweise an die Vorstandspaten berichtet und durch diese überprüft. Weitere Ziele werden direkt durch die jeweils verantwortlichen Fachbereiche definiert und überwacht.

Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen werden im Risikomanagement des Porsche AG Konzerns gesteuert. Dieses wurde um einen zusätzlichen Prozess zur Identifikation von Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen erweitert. Die Risikomanagementprozesse des Porsche AG Konzerns sind im

→ **Risiko- und Chancenbericht** beschrieben. Für das Management der Auswirkungen werden keine speziellen Kontrollen und Verfahren angewendet.

Dem Vorstand des Porsche AG Konzerns werden im Rahmen der Entscheidungen über wichtige Transaktionen alle relevanten Informationen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten aufbereitet und zur Verfügung gestellt. Diese Informationen werden bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Eine Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit erfolgt im Rahmen der Gesamtunternehmensstrategie des Porsche AG Konzerns in der Regel einmal jährlich an den Gesamtvorstand.

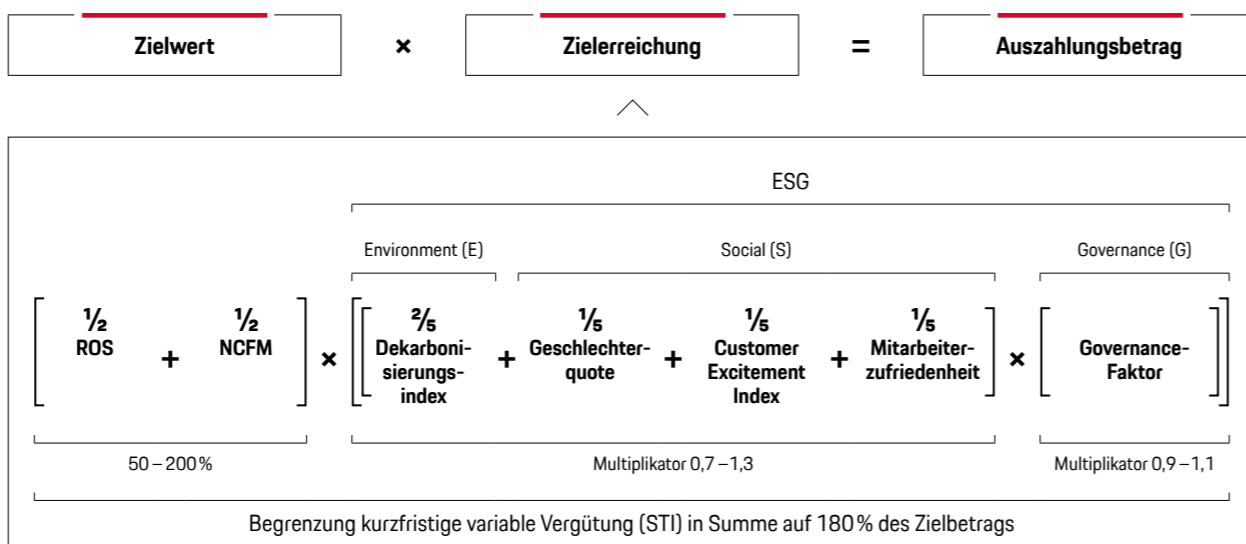
Im Berichtsjahr beschäftigten sich der Vorstand und der Aufsichtsrat des Porsche AG Konzerns u. a. mit folgenden Themen, die im Zusammenhang mit den wesentlichen Auswirkungen des Porsche AG Konzerns stehen:

- Dekarbonisierungsprogramm
- Elektrifizierung des Produktportfolios und Senkung der Flottenemissionen
- Absatz- und Vertriebsplanung
- Ressourceneffizienzprogramm
- Arbeitssicherheit
- Bericht des „Business and Human Rights“-Councils zur Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes
- Förderung der Chancengleichheit und Diversität
- Partner der Gesellschaft (Corporate Citizenship)
- Kundenzufriedenheit (Customer Excitement Index)
- Integrität und Führungskultur („Porsche Code“)
- Bericht zum Hinweisgebersystem
- Deutscher Corporate Governance Kodex sowie Schulungen zum Thema „Antikorruption und Bestechung“
- (Geo-)politische Entwicklungen

Nachhaltigkeit in der Vergütung

Die Vergütung des Vorstands der Porsche AG setzt sich aus fixen und variablen Vergütungsbestandteilen sowie Nebenleistungen zusammen. Das zugrunde liegende Vorstandsvergütungssystem setzt die gesetzlichen Anforderungen um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Seit dem Berichtsjahr 2023 sind Nachhaltigkeitsthemen über den sogenannten ESG-Faktor fester Bestandteil im Vergütungssystem für den Vorstand der Porsche AG. Hiervon betroffen ist die variable Vergütung (Jahresbonus), die sich aus den folgenden Leistungskriterien zusammensetzt:



Der Jahresbonus bemisst sich als kurzfristiger variabler Vergütungsbestandteil nach der Zielerreichung während des Berichtsjahres. Er ist ausgerichtet an finanziellen Zielen der Porsche AG sowie am ESG-Faktor. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird der individuelle Zielbetrag mit der Summe der gewichteten finanziellen Teilzielerreichungsgrade und dem ESG-Faktor multipliziert. Der Jahresbonus kann zwischen 0 und 180 % des Zielbetrags (Cap) betragen. Der sich so ergebende Betrag wird, vorbehaltlich der Feststellung eines Malus, an die Vorstandsmitglieder ausbezahlt.

Zu den finanziellen Zielen zählen die operative Umsatzrendite (ROS) des Porsche AG Konzerns sowie die Netto-Cashflow-Marge (NCFM) des Porsche AG Konzern Segments Automobile.

Seit dem Berichtsjahr 2023 ist die klimabezogene Kennzahl „Dekarbonisierungsindex“ (DKI) als ein Kriterium für das Teilziel Umwelt im Vergütungssystem für den Vorstand etabliert. Der DKI verfolgt das Ziel, die Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) in CO₂-Äquivalenten darzustellen. Dabei werden Umweltauswirkungen wie der CO₂-Fußabdruck über den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg untersucht. Siehe hierzu auch das Kapitel → E1 Klimawandel.

Im Berichtsjahr wurde die Mitarbeiterzufriedenheit, neben der Geschlechterquote und der Kundenzufriedenheit (Customer Excitement Index), als ein weiteres ESG-Kriterium für das Teilziel Soziales eingeführt und die Gewichtung der ESG-Teilziele angepasst. Siehe hierzu auch die Kapitel → S1 Arbeitskräfte des Unternehmens und → S4 Verbraucher und Endnutzer.

Mit der Mitarbeiterzufriedenheit werden Nachhaltigkeitsaspekte noch breiter berücksichtigt und der Mensch wird noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns der Porsche AG gerückt. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit wirkt sich aus Sicht der Porsche AG zudem positiv auf die Außenwahrnehmung der Gesellschaft als hoch attraktiver Arbeitgeber in einem zunehmend kompetitiven Arbeitnehmer- und Bewerberumfeld aus. Die Mitarbeiterzufriedenheit wird über eine jährliche Mitarbeiterbefragung ermittelt. Die Ergebnisse des sogenannten „Porsche Puls“ liefern einen Indexwert, der entsprechend verzielt in der Vorstandvergütung verankert ist.

Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck.

Die vier ESG-Kriterien spiegeln folgende Teilziele des Porsche AG Konzerns wider: Perspektivenvielfalt als relevanter Faktor für den Unternehmenserfolg, Kundenzufriedenheit als Ausdruck der kontinuierlichen Verbesserung der Porsche-Produkte, Mitarbeiterzufriedenheit als wesentliches Element der führenden Positionierung als Arbeitgeber sowie der DKI als Repräsentation für die Klimaschutzbemühungen des Porsche AG Konzerns.

Der ESG-Faktor ergibt sich aus den jeweils gewichteten ESG-Teilzielen Umwelt (Dekarbonisierungsindex) (40 %) und Soziales (jeweils gleich gewichtet: Geschlechterquote, Customer Excitement Index und Mitarbeiterzufriedenheit) (60 %) sowie dem Governance-Faktor von 1,0. Der ESG-Faktor für das Geschäftsjahr 2024 beträgt damit 1,16.

Der Aufsichtsrat der Porsche AG legt die Zielwerte für jedes Berichtsjahr fest. Nach Ablauf des Berichtsjahres wird die Zielerreichung überprüft und der Auszahlungsbetrag ermittelt. Das Präsidium des Aufsichtsrats ist aktiv in die Genehmigung und Aktualisierung der Vergütungsstrukturen eingebunden. Es bereitet entsprechende Vorschläge vor und entwickelt Empfehlungen, die dann dem gesamten Aufsichtsrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Diese strukturierte Vorgehensweise

gewährleistet, dass die Vergütungspolitik stets aktuell bleibt und die Unternehmensziele effektiv unterstützt. Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Berichtsjahr für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für den Dekarbonisierungsindex (DKI), die Geschlechterquote, den Customer Excitement Index und die Mitarbeiterzufriedenheit festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welcher Multiplikationsfaktor für das Berichtsjahr erzielt wurden.

	Umwelt		Soziales			
	Dekarbonisierungs Index		Geschlechterquote 1. Berichtsebene	Geschlechterquote 2. Berichtsebene	Customer Excitement Index	Mitarbeiterzufriedenheit
t CO₂e/Fahrzeug	2024	%	2024	2024	2024	2024
Maximalwert (1,3)	57,3	Maximalwert (1,3)	20,9	19,1	48,0	77,3
Zielwert (1,0)	58,3	Zielwert (1,0)	19	17,4	46,0	75,3
Schwellenwert (0,7)	59,3	Schwellenwert (0,7)	17,1	15,7	44,0	73,3
Ist-Wert ¹	57,3	Ist-Wert	22,0	18,8	45,5	75,4
Zielerreichung (in Faktor)	1,29	Zielerreichung (in Faktor)	1,3	1,25	0,93	1,02

¹ Inklusive freiwilliger CO₂-Kompensationen über Klimaschutzprojekte

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche AG setzt sich aus einer festen Vergütung und einer Sitzungspauschale zusammen. Die Aufsichtsratsvergütung folgt dabei den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK G. 18) und ist nicht an ESG-Faktoren gebunden.

Seit 2023 sind ESG-Ziele auch als ein Kriterium fest im Vergütungssystem für das Management der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften verankert. Dieses Kriterium wurde im Berichtsjahr auch für die Mitarbeitenden aus dem Tarifbereich der Porsche AG implementiert.

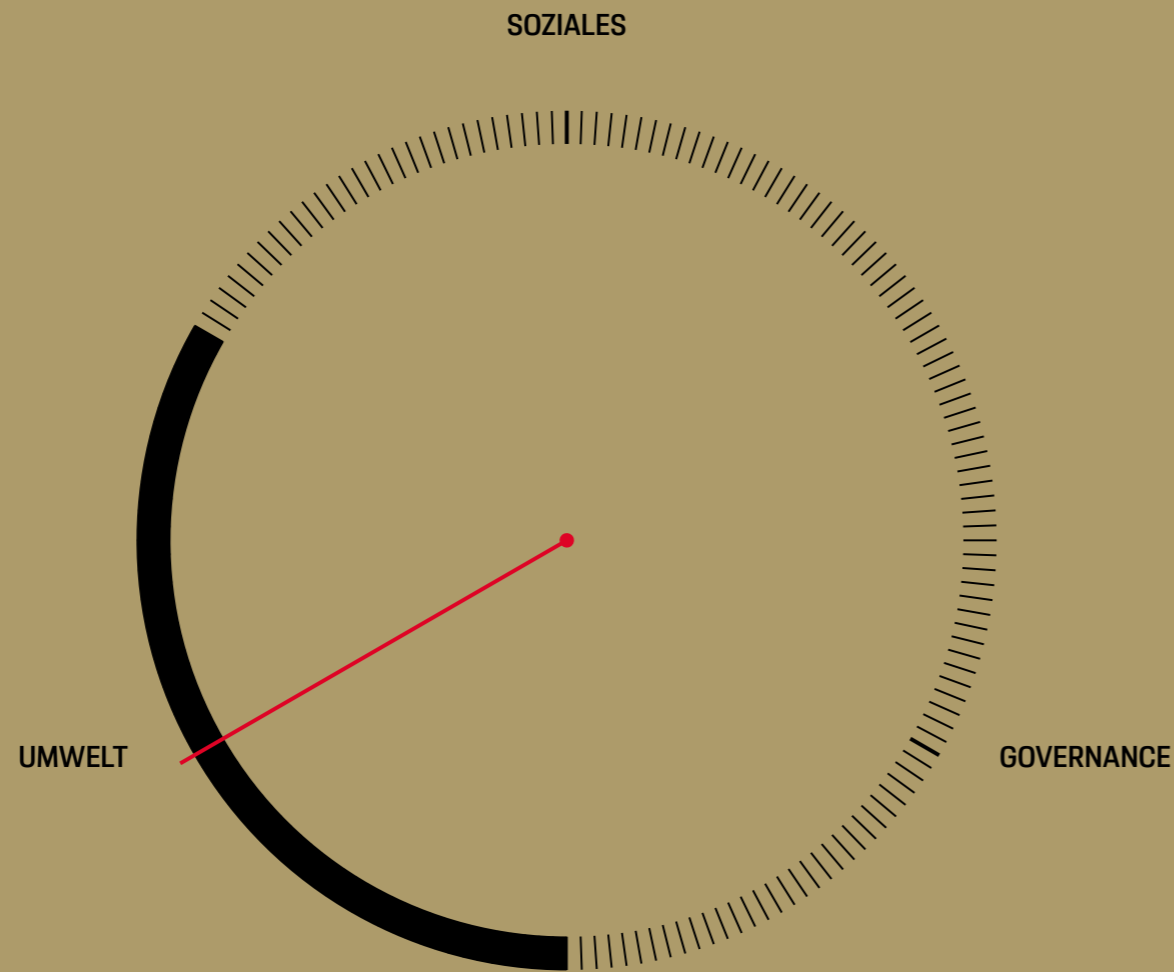
Internes Kontroll- und Risikomanagement in Bezug auf die Nichtfinanzielle Erklärung

Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurde sukzessive im Laufe des Berichtsjahres das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem (IKS) um das CSRD IKS erweitert. Dieses zielt darauf ab, die wesentlichen Risiken entlang des Berichterstattungsprozesses durch risikomindernde Maßnahmen abzusichern und das Risiko einer materiellen Falschaussage innerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung zu mitigieren.

Zur Absicherung des Berichterstattungsprozesses wurden im Rahmen einer Prozessanalyse und -bewertung die wesentlichen Risiken identifiziert. Zu diesen Risiken wurden entsprechende risikomindernde Kontrollen definiert und entlang des CSRD-Berichterstattungsprozesses implementiert. Dies reicht von der Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten über die Datenerhebung und Datenberechnung bis hin zur vollständigen und korrekten Übernahme der Berichtsangaben in den Bericht. Das

CSRD IKS inkludiert sämtliche Konzerngesellschaften, die im CSRD-Konsolidierungskreis enthalten sind. Die Datenzulieferungen der Konzerngesellschaften werden sowohl über dezentrale als auch über zentrale Kontrollen abgesichert.

Zudem wurde zur Minderung des Risikos einer materiellen Falschaussage in der Nichtfinanziellen Erklärung ein risikoorientiertes Konzept auf Datenpunktbasis entwickelt, das insbesondere die Fehleranfälligkeit der nachhaltigkeitsbezogenen Datenpunkte sowie den potenziellen Reputationsschaden berücksichtigt. Die genannten Aspekte des risikoorientierten Konzepts ermöglichten eine Differenzierung der zentral vorgegebenen Kontrolltiefe und Dokumentationsanforderungen zur Absicherung berichtspflichtiger Datenpunkte. Für das CSRD IKS wurde eine konzernweite Systematik zur Ausgestaltung definiert, welche kontinuierlich weiterentwickelt wird. Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichterstattungsprozesses sowie der risikobehafteten Berichtsinhalte und der zugehörigen Kontrollen wie auch die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen inklusive deren Behebung erfolgen anhand standardisierter Verfahren im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse. Die Ergebnisse werden an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet.



27 %

elektrifizierte Neufahrzeuge wurden im Berichtsjahr an Kundinnen und Kunden ausgeliefert.

62,25 t

CO₂ pro Fahrzeug beträgt der Dekarbonisierungsindex (DKI) im Berichtsjahr.

43,5 %

beträgt die Umweltauswirkung der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion je Fahrzeug, gemessen am Mittelwert der „Umweltentlastung der Produktion“ (UEP).

UMWELT

196

E1 KLIMAWANDEL

- 197 Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimawandel
- 199 Klimarisiko- und -szenarioanalyse
- 201 Übergangsplan für den Klimaschutz
- 207 Weitere strategische Ansätze
- 208 Richtlinien und Konzepte
- 211 Maßnahmen
- 212 Ziele
- 214 Kennzahlen

219

E2 UMWELTVERSCHMUTZUNG

- 219 Auswirkungen in Bezug auf Umweltverschmutzung
- 220 Strategische Herangehensweise
- 223 Richtlinien und Konzepte
- 225 Maßnahmen
- 225 Ziele
- 226 Kennzahlen

229

E3 WASSER

- 229 Auswirkungen in Bezug auf Wasser
- 229 Strategische Herangehensweise
- 230 Richtlinien und Konzepte
- 231 Maßnahmen
- 232 Ziele
- 233 Kennzahlen

234

E4 BIODIVERSITÄT UND ÖKOSysteme

- 235 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme
- 237 Strategische Herangehensweise
- 238 Richtlinien und Konzepte
- 240 Maßnahmen
- 241 Ziele
- 241 Kennzahlen

242

E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

- 242 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- 243 Strategische Herangehensweise
- 246 Richtlinien und Konzepte
- 248 Maßnahmen
- 250 Ziele
- 251 Kennzahlen

255

EU-TAXONOMIE

- 255 Hintergründe und Ziele
- 255 Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns
- 255 Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“
- 256 Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“
- 256 Do No Significant Harm (DNSH)
- 257 Mindestschutz (Minimum Safeguards)
- 258 Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

E1 KLIMAWANDEL

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚗	→	🌙	🌑	🌒
Klimaschutz	Beitrag zum Klimawandel aufgrund von THG-Emissionen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Wertschöpfungskette	■	■	■	□	■	□
Energie	Förderung der Umstellung des Energiemix hin zu grüner Energie in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Wertschöpfungskette	■	■	■	□	■	□

→| Vorgelagert 🚗 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🌙 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🌑 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🌒 Langfristig (> 5 Jahre)

Der fortschreitende Klimawandel stellt eine Herausforderung für die Automobilindustrie weltweit dar. Neu entwickelte Fahrzeuge und Antriebssysteme sowie Maßnahmen für mehr Energieeffizienz und Klimaschutz in der Lieferkette, entlang der Wertschöpfungskette des Fahrzeugherstellungsprozesses und während der Fahrzeugnutzung sollen dazu beitragen, die globalen Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Auch der Porsche AG Konzern arbeitet daran, die Auswirkungen seiner Tätigkeit auf die Umwelt und das Klima aktiv zu verringern.

Gleichzeitig unterstützt der Porsche AG Konzern internationale Bemühungen um die Lösung globaler Umweltprobleme und bekennt sich klar zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Dazu gehört, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf maximal 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und sich darüber hinaus um eine Begrenzung auf 1,5 °C zu bemühen.

Die Verwirklichung dieser Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inklusive der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines 1,5-Grad-Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.

In diesem Sinne verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge kontinuierlich zu reduzieren und die eingesetzte Energie in den eigenen Geschäftstätigkeiten immer effizienter zu nutzen.

Deshalb analysiert der Porsche AG Konzern verschiedene Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabedingte Risiken wie auch Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen. Diese werden im Rahmen der → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse** erläutert.

Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Auswirkung auf die Umwelt entlang der Wertschöpfungskette bewusst. Im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurden insbesondere der Klimaschutz sowie das Umwelt- und Energiemanagement an den eigenen Standorten als wesentliche Handlungsfelder für den Porsche AG Konzern identifiziert. Der Porsche AG Konzern hat daher bereits frühzeitig eine

Dekarbonisierungsstrategie entlang der Fahrzeugwertschöpfungskette ausgearbeitet und ein Dekarbonisierungsprogramm mit konkreten Zielen und Maßnahmen aufgesetzt. Dieses wird im Rahmen des → **Übergangsplans** erläutert.

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien, Konzepten und Maßnahmen der Porsche AG Konzern seine Auswirkungen, Chancen und Risiken in Bezug auf Klimaschutz und Energie steuert, um seine Geschäftstätigkeit möglichst ressourcenschonend zu gestalten.

Ein definierter Übergangsplan sowie die weiteren beschriebenen Ansätze sind in der → **Nachhaltigkeitsstrategie** und damit auch in der Strategie 2030 Plus des Porsche AG Konzerns verankert. Dekarbonisierung ist eines der zentralen Handlungsfelder der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“.

AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IN BEZUG AUF KLIMAWANDEL

Das Thema Klimawandel wurde im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimaschutz
 In Bezug auf Klimaschutz hat der Porsche AG Konzern eine tatsächliche negative Auswirkung als wesentlich identifiziert. Durch die Treibhausgasemissionen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette trägt der Porsche AG Konzern zum Klimawandel bei. Die Emissionen entstehen u. a. durch treibhausgasintensive Prozesse in der vorgelagerten Lieferkette von Rohstoffen und Fahrzeugteilen, in der Wertschöpfungskette des Fahrzeugherstellungsprozesses sowie in der Logistik beim Transport von Waren und Produkten. Die vom Porsche AG Konzern produzierten und verkauften Fahrzeuge tragen auch in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch ihre Nutzung zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Der Klimawandel mit seinen Auswirkungen auf die Umwelt hat Folgen für Mensch und Gesellschaft, was weltweit mit großen Herausforderungen verbunden ist. Die identifizierte Auswirkung spiegelt sich im unternehmerischen Handeln des Porsche AG Konzerns wider, da die Reduzierung der Auswirkungen des Klimawandels mit dem Strategiefeld „Dekarbonisierung“ der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ fest in der Porsche Strategie 2030 Plus verankert wurde.

Darüber hinaus leistet der Porsche AG Konzern auch einen potenziellen positiven Beitrag in Bezug auf Klimaschutz, da er an den eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette einen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen leistet. Dieser Beitrag kann zum einen über die Produktstrategie mit einer sukzessiven Steigerung des Anteils batterieelektrischer (BEV) Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride (PHEV) am Produktportfolio sowie einer zusätzlichen Effizienzsteigerung bei Fahrzeugen und deren Antrieben erreicht werden. Zum anderen kann in der

vorgelagerten Wertschöpfungskette durch den vermehrten Einsatz von ökologisch nachhaltigeren Materialien in zukünftigen Fahrzeugprojekten sowie durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen ein Beitrag geleistet werden. In der Nutzungsphase besteht durch den Einsatz von Strom aus erneuerbarer Energie die Möglichkeit, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Der Porsche AG Konzern unterstützt darum den Ausbau erneuerbarer Energien. Die Auswirkung kann positiv für Umwelt und Mensch sein, da eine Verringerung der Treibhausgasemissionen die Auswirkungen des Klimawandels abschwächen kann.

Die Verringerung der Treibhausgasemissionen ist in der → **Nachhaltigkeitsstrategie** des Porsche AG Konzerns verankert, welche die „Dekarbonisierung“ als ein zentrales Handlungsfeld festlegt und → **Ziele** definiert, die zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens beitragen sollen. Die zunehmende Elektrifizierung des Porsche-Fahrzeugportfolios wird mittelfristig die potenziell positive Auswirkung auf den Klimawandel fördern.

Eine potenziell relevante Chance hat der Porsche AG Konzern in der möglichen Reputationssteigerung durch Nachhaltigkeitsaktivitäten identifiziert. Die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeit bei sämtlichen Stakeholdern bietet dem Porsche AG Konzern die Möglichkeit, seine Marktposition durch gezielte Kommunikation der Nachhaltigkeitsattribute weiter zu verbessern und zusätzliche Absatzanreize zu schaffen. Insbesondere der ressourcenschonende Umgang mit Rohstoffen, der vermehrte Einsatz ökologisch nachhaltigerer Materialien in Fahrzeugen, der Fokus auf klimafreundliche Antriebstechnologien, wie z. B. BEV und PHEV, sowie weitere Nachhaltigkeitsaspekte entlang der Wertschöpfungskette, wie beispielsweise Strom aus erneuerbaren Energiequellen, können einen positiven Reputationseffekt bei den Kundinnen und Kunden erzeugen. Diese Reputationseffekte wiederum können einen Beitrag dazu leisten, die Nachfrage nach den Fahrzeugen zu erhöhen. Die → **Nachhaltigkeitsstrategie** des Porsche AG Konzerns und die damit verbundenen ambitionierten Ziele und Maßnahmen unterstützen dabei die öffentliche Wahrnehmung der Marke Porsche als ein Nachhaltigkeit förderndes Unternehmen.

Der Porsche AG Konzern hat zudem ein technologiebezogenes transitorisches potenzielles finanzielles Klimarisiko festgestellt, das durch die Verfehlung von Marktanforderungen im Produktprogramm entsteht. Solche Risiken können sich insbesondere durch eine Fehleinschätzung von Markt- und Segmenttrends im Bereich Elektromobilität sowie durch sich ändernde politische Rahmenbedingungen und damit verbundene Anforderungen an bestimmte Technologien ergeben.

Die kontinuierliche Entwicklung von und Investitionen in neue Technologien und Prozesse sind dabei eine Grundlage der unternehmerischen Aktivitäten innerhalb des Porsche AG Konzerns. Mögliche technologiebezogene Risiken können entlang der Wertschöpfungskette auftreten, wozu mitunter eine

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

eingeschränkte Verfügbarkeit, Nachfrage oder Zulassung spezieller nachhaltiger Technologien beiträgt. Diese können potenziell Absatzverluste zur Folge haben.

Die Steuerung dieses potenziellen finanziellen Risikos erfolgt durch eine kontinuierliche Beobachtung von Markt-, Wettbewerbs- und rechtlichen Anforderungen sowie durch eine flexible Produktpolitik, die neben der Ausrichtung auf die signifikante Steigerung des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge, wie BEV und PHEV, auch weiterhin Modelle mit Verbrennungsmotor einschließt. Zudem werden Projekterfolge überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Minimierung finanzieller und operativer Risiken umgesetzt. Bei potenziellen Risiken im Zusammenhang mit Hochvoltbatterien zählen hierzu u. a. ein zielgerichteter Aufbau eigener Wertschöpfungstiefe in den Kerntechnologien sowie die Nutzung von Synergien innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Ein weiteres klimabezogenes potenzielles finanzielles Übergangsrisiko für den Porsche AG Konzern ergibt sich aus der Einführung von Emissionsgesetzgebungen. Weltweit werden bestehende regulatorische Vorgaben der Emissions- und Flottengesetzgebungen kontinuierlich verschärft. Dies führt zu höheren gesetzlichen Anforderungen, welche u. a. Risiken in Bezug auf die Umsetzung und Einhaltung bergen können – beispielsweise die Abweichung der CO₂-Flottenemission vom gesetzlichen Ziel, die sich aus technischen und infrastrukturellen Grenzen ergeben kann. Gesetzliche Vorgaben definieren spezifische Höchstgrenzen für CO₂-Flottenemissionen. Eine mögliche Verfehlung dieser Flottenemissionsziele kann zu Strafzahlungen und schlimmstenfalls einem Verkaufsverbot führen.

Dieses potenzielle finanzielle klimabezogene Übergangsrisiko betrifft die CO₂-Emissionen aller Fahrzeuge in der Flotte des Porsche AG Konzerns, wodurch neben der eigenen Geschäftstätigkeit auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betroffen ist.

Der Porsche AG Konzern ergreift Maßnahmen, um dieses potenzielle Risiko zu vermeiden bzw. weiter zu verringern. Zum einen werden die Verbrauchstechnologien kontinuierlich verbessert und das Produktportfolio an die aktuellen gesetzlichen Anforderungen angepasst. Zum anderen kann der Absatz von BEV-Neufahrzeugen – abhängig von der Nachfragesituation – optimiert werden. Innerhalb der bestehenden Emissionsgemeinschaften des Volkswagen Konzerns findet darüber hinaus bei Bedarf eine Verrechnung der Emissionen des Porsche AG Konzerns statt. Als letzte Option kommen externe Kreditkäufe oder Ausgleichszahlungen an die zuständigen Behörden in Betracht.

Das potenzielle finanzielle Risiko bestärkt den Porsche AG Konzern in seinem Ziel, das Produktportfolio weiter in Richtung BEV- und PHEV-Fahrzeuge zu entwickeln, um langfristig die Einhaltung der CO₂-Grenzwerte zu ermöglichen.

Potenziell notwendige Anpassungen in der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen betreffen die eigene Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns. Auswirkungen können bis zu einem Verkaufsverbot reichen, von dem u. a. der Vertrieb und das Händlernetz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette betroffen wäre.

Daher beobachtet der Porsche AG Konzern proaktiv die regulatorischen und marktspezifischen Anforderungen, um Änderungsbedarfe frühzeitig berücksichtigen zu können. Der Porsche AG Konzern richtet sich diesbezüglich nach den im Volkswagen Konzern abgestimmten und vorgegebenen Prämissen zu den Emissions- und Flottengrenzwerten. In einem regelmäßig stattfindenden Arbeitskreis werden Änderungsbedarfe definiert und in Projektteams analysiert. Anschließend werden entsprechende Entwicklungsmaßnahmen eingeleitet.

Mit der neuen EU-Batterieverordnung verschärfen sich die Anforderungen hinsichtlich der Informationsbereitstellung, der Produktanforderungen sowie der Wieder- und Weiterverwertungsanforderungen für alle Batterietypen. Aus diesem klimabezogenen Übergangsrisiko ergeben sich Effekte auf alle Neufahrzeuge sowie Aftersales-Teile mit Batterieumfängen. In Anbetracht der stetig steigenden Signifikanz von BEV-Fahrzeugen für den Porsche AG Konzern sind neben Entwicklung und Produktion auch Vertrieb und Einkauf betroffen, wodurch das potenzielle finanzielle Risiko in der gesamten Wertschöpfungskette zu verorten ist. Das Risiko wird durch ein operatives Ressort-übergreifendes Projektteam mit etabliertem Arbeits- und Lenkungskreis gesteuert.

Darüber hinaus hat der Porsche AG Konzern ein potenzielles finanzielles klimabezogenes Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schnellladeinfrastruktur für BEV-Fahrzeuge identifiziert.

Für die Volumenziele des Porsche AG Konzerns – die Anzahl der verkauften BEV-Fahrzeuge – ist die Verfügbarkeit einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur in den Absatzmärkten eine wichtige Voraussetzung. Eine Verfehlung der Ausbauziele für die Schnellladeinfrastruktur ist mit einem potenziellen finanziellen Risiko für den Absatz aller BEV-Fahrzeugmodelle verbunden. Dieses liegt u. a. insbesondere beim Vertrieb und beim Händlernetz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die

Steuerung dieses potenziellen finanziellen Risikos erfolgt zentral durch eine kontinuierliche Beobachtung des Ausbaus der Schnellladeinfrastruktur sowie durch verschiedene Initiativen und Kooperationen zur Beschleunigung des weltweiten Infrastrukturaufbaus, an denen der Porsche AG Konzern beteiligt ist.

Auswirkungen in Bezug auf Energie

Im Rahmen der im Berichtsjahr erstellten Wesentlichkeitsanalyse wurde in Bezug auf Energie eine weitere positive Auswirkung festgestellt. Der Porsche AG Konzern fördert die Umstellung des Energiemixes auf erneuerbare Energiequellen in der Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge. Die positive Auswirkung entsteht durch die Umstellung auf treibhausgasreduzierende Prozesse und Produkte, die den Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffquellen entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und im eigenen Geschäftsbetrieb verringern sollen. Neben der Umstellung auf erneuerbare Energiequellen sind dies energieeffizientere Prozesse und Produkte mit einem möglichst geringen Verbrauch in der Nutzung. Die Auswirkung ist positiv für Umwelt und Mensch, da eine Umstellung auf erneuerbare Energiequellen die Auswirkungen des Klimawandels abmildern kann. Die „Dekarbonisierung“ ist fest in der → Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns verankert.

Risiken in Bezug auf Anpassung an den Klimawandel

Der Porsche AG Konzern hat ein relevantes potenzielles finanzielles Risiko von möglichen Betriebsunterbrechungen durch potenzielle Gefahren durch Naturkatastrophen in der Lieferkette identifiziert. In manchen Regionen, in denen auch unmittelbare Zulieferer ansässig sind, kann es zu extremen Wetterereignissen kommen, wie z. B. Stürmen oder Überschwemmungen. Mögliche Folgen von Betriebsunterbrechungen aufgrund dieser physischen Klimarisiken in der Lieferkette sind Lieferverzögerungen, Produktionsausfälle oder ein Anstieg der Betriebskosten beim Porsche AG Konzern.

Um eine bestmögliche Risikosteuerung zu ermöglichen, analysiert der Porsche AG Konzern risikobasiert seine Zulieferer auf mögliche physische Gefahren durch Naturkatastrophen. Hierbei liegt der Fokus auf kritischen Tier-1-Lieferanten. Für diese kritischen Tier-1-Lieferanten wurden Risikoanalysen unter Berücksichtigung von Materialspezifika, Technologieclustern und Monopolstellungen durchgeführt. Zudem werden neue unmittelbare Zulieferer fall- und risikobezogen auf Gefahren durch Flut und Sturm analysiert. Im Berichtsjahr musste der Porsche AG Konzern eine Gewinnwarnung in Zusammenhang mit Überschwemmungen eines Zulieferers herausgeben.

KLIMARISIKO- UND -SZENARIOANALYSE

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr eine detaillierte klimabezogene Szenarioanalyse in Übereinstimmung mit den Vorgaben der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) durchgeführt.

Bei der Analyse von Klimarisiken wird zwischen physischen und transitorischen Risiken unterschieden: Physische Risiken sind solche, die aus den Folgen des Klimawandels entstehen – beispielsweise Extremwetterereignisse oder Dürren. Transitorische Risiken sind Übergangsereignisse, die sich aus dem Übergang hin zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben. Dies sind z. B. Risiken durch regulatorische Maßnahmen oder ein verändertes Verbraucherverhalten.

Im Rahmen der Klimarisikoanalyse werden Risiken betrachtet, die sich sowohl auf den eigenen Betrieb als auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette auswirken können. Dabei wurden kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte untersucht und darauf geachtet, dass die verwendeten Klimaszenarien mit den kritischen klimabezogenen Annahmen in den Abschlüssen weitestgehend vereinbar sind.

Analyse physischer Klimarisiken

Physische Klimarisiken resultieren aus naturbedingten Ereignissen und können potenziell schädliche Auswirkungen auf Umwelt und Menschen, Vermögenswerte oder Umweltressourcen haben. Hierbei werden akute und chronische Risiken unterschieden: Akute Klimagefahren treten plötzlich auf und haben kurzfristige Auswirkungen. Chronische Klimagefahren bestehen über einen längeren Zeitraum kontinuierlich und können langfristige Schäden verursachen.

Für die Bewertung physischer Risiken hat der Porsche AG Konzern relevante Untersuchungsobjekte mit wesentlichen Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten – z. B. eigene Standorte, Zulieferer, Infrastruktur, Absatzmärkte – auf potenziell relevante Klimagefahren untersucht. Die Auswahl der zu untersuchenden Klimagefahren erfolgte auf Basis von öffentlich zugänglichen Informationen sowie der Einschätzung von relevanten Fachbereichen und Standortverantwortlichen.

Als potenziell relevant wurden für die Standorte die akuten Klimagefahren Hochwasser, Dürre, Kältewelle/Frost, Hitzewelle, starker Niederschlag, Wald- und Flächenbrand, Zyklon/Hurrikan/Taifun, Sturmflut, Bodenabsenkung, Erdbeben und Tornado sowie die chronischen Klimagefahren Hitzestress, Wasserknappheit, Temperaturveränderung und Anstieg des Meeresspiegels identifiziert.

Um möglichst valide und robuste Ergebnisse zu erzielen, hat der Porsche AG Konzern umfassende Klimadaten risikoorientiert ausgewertet sowie mithilfe eines externen Analysetools die Eintrittswahrscheinlichkeit, den Umfang und die Dauer der relevanten Klimagefahren für die identifizierten Standorte anhand von geografischen Koordinaten für Zeithorizonte bis zum Jahr 2050 analysiert. Dieser gewählte Zeithorizont basiert auf der Lebensdauer der Vermögenswerte, der strategischen Planung und der Kapitalallokationspläne.

Für die Bewertung wurde das Hochemissionsszenario SSP5-8.5 des „Intergovernmental Panel on Climate Change“ (IPCC) verwendet. Dieses Szenario geht von einem starken wirtschaftlichen und bevölkerungsbedingten Wachstum aus, das durch eine anhaltende Abhängigkeit von fossilen Energien und eine geringe Priorisierung von Klimaschutzmaßnahmen gekennzeichnet ist. Diese Kombination führt zu hohen Emissionen und einem beschleunigten Klimawandel mit einem globalen Temperaturanstieg von bis zu 5 °C bis zum Ende des Jahrhunderts. Durch die Verwendung dieses Hochemissionspfades können mögliche Worst-Case-Risiken für den Porsche AG Konzern identifiziert werden.

Für die untersuchten Standorte im eigenen Betrieb ergab die Analyse, dass insbesondere die Klimagefahren Hochwasser, Dürre und Kältewelle oder Frost negative Auswirkungen auf die eigene Geschäftstätigkeit und Vermögenswerte haben könnten. Während Kältewellen und Frost über einen kurz- und mittelfristigen Zeithorizont als relevant identifiziert wurden, sind Hochwasser und Dürre mittel- und insbesondere langfristig relevant.

Da entsprechende Steuerungsmaßnahmen, wie beispielsweise Klimatisierungs- und Hochwasserschutzmaßnahmen, bereits erfolgreich implementiert wurden, ergeben sich für die Standorte im eigenen Betrieb daraus keine wesentlichen Nettorisiken.

Für die Lieferkette erfolgt eine Auswertung der Ergebnisse der Naturkatastrophen-Risikoanalyse der Standorte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern durch den Beschaffungsbereich. Darauf basierend werden bei den unmittelbaren Zulieferern risikorelevante Informationen sowie konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der identifizierten Klimagefahren eingeholt. Innerhalb der vorgelagerten Lieferkette sind insbesondere unmittelbare Zulieferer und damit einhergehend die Bereitstellung von erforderlichen Materialien und Rohstoffen Gefahren durch Naturkatastrophen über einen kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont ausgesetzt. Für die vorgelagerte Lieferkette wurden relevante potenzielle physische Risiken identifiziert, die unter → **Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimawandel** detaillierter dargestellt werden.

Für die nachgelagerte Lieferkette ergab die Analyse, dass insbesondere die Klimagefahren Hochwasser, Meeresspiegelanstieg, Sturmflut und Kältewelle oder Frost potenzielle Risiken für Vertriebsprozesse und die Fahrzeuge an den jeweiligen Standorten bergen könnten. Die Klimagefahren Kältewelle oder Frost und Sturmflut wurden über einen kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont als relevant eingestuft. Mittel- und langfristig ist Hochwasser als eine relevante Klimagefahr identifiziert worden. Der Anstieg des Meeresspiegels ist vor allem bei Standorten an der Küste langfristig relevant. Da entsprechende Steuerungsmaßnahmen, wie beispielsweise Erhöhungen von Deichen, geschützte Deichlinien und Sturmfluttore, bereits erfolgreich implementiert sind, wurden für die Standorte in der nachgelagerten Lieferkette keine wesentlichen Nettorisiken festgestellt.

Analyse transitorischer Klimarisiken

Transitorische Risiken und Chancen sind klimabedingte Übergangsereignisse, die durch den Übergang zu einer emissionsärmeren Wirtschaft entstehen. Diese werden den Bereichen Politik und Recht, Technologie, Markt und Reputation zugeordnet.

Für die Ermittlung und Bewertung von klimabedingten Übergangsereignissen wurde das Szenario „Netto-Null-Emissionen bis 2050“ (NZE2050) der Internationalen Energieagentur zugrunde gelegt. Hierbei wurde die im Jahr 2023 aktualisierte Version des IEA-Szenarios 2050 verwendet, um sicherzustellen, dass die verwendeten Emissionspfade und Klimaziele auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren. Bei der Aktualisierung des Szenarios wurden neue technologische Entwicklungen, wie Fortschritte bei erneuerbaren Energien, Energiespeicherung und CO₂-Entfernungstechniken, berücksichtigt. Das normative Szenario ist mit dem höchsten Ambitionsniveau des Pariser Klimaschutzabkommens kompatibel und fokussiert die Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C. Das NZE2050-Szenario wurde ausgewählt, um die stärksten transitorischen Auswirkungen für den Porsche AG Konzern zu untersuchen. Es zeigt auf, was in den wichtigsten Sektoren von den verschiedenen Akteuren bis wann benötigt wird, um eine Reduzierung der CO₂-Emissionen auf netto Null bis 2050 zu erreichen. Für den Porsche AG Konzern sind hierbei hauptsächlich die sektorspezifischen Maßnahmen für den Bereich Transport relevant.

Für das Erreichen des Übergangs zu einer möglichst nachhaltigen Wirtschaft bietet der Porsche AG Konzern BEV- und PHEV-Modelle neben traditionellen Verbrennungsmotoren als Antriebsvarianten an. Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – voll-elektrisch oder als Plug-in Hybrid. Das Fahrzeugproduktportfolio des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf. Dieser Bestandteil der Porsche-Produktstrategie unterstützt damit die Annahmen des NZE2050-Szenarios der IEA, dessen Kernstück der verstärkte Einsatz und die politische Förderung von umweltfreundlichen Schlüsseltechnologien wie Elektrofahrzeuge sind. Hierfür sieht das NZE2050-Szenario beispielsweise vor, dass der Anteil der BEV-Fahrzeuge, PHEV-Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) im Jahr 2030 bei rund 64 % aller weltweit verkauften Autos liegt. Darüber hinaus trifft das Szenario die Annahme, dass politische Maßnahmen zu implementieren sind, um ab dem Jahr 2035 die Verkäufe von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor einzuschränken und die Elektrifizierung voranzutreiben.

Ergänzend hierzu geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass synthetische Kraftstoffe, sogenannte eFuels, eine weitere relevante Option im Bereich umweltfreundlicherer Schlüsseltechnologien darstellen können. Diese können durch die Synthese von Wasserstoff – unter Nutzung von erneuerbarer Energie – und CO₂ hergestellt werden. Mit diesen regenerativen Kraftstoffen können Verbrennungsmotoren potenziell nahezu CO₂-neutral betrieben werden.

Auf Basis dieser Annahmen hat der Porsche AG Konzern klimabedingte Übergangsrisiken und -chancen anhand der definierten Zeithorizonte für einen Zeitraum bis zum Jahr 2050 analysiert. Dabei wurden die relevanten Geschäftstätigkeiten und Vermögenswerte entlang der Wertschöpfungskette einbezogen. Die Bewertung der identifizierten klimabedingten Übergangsereignisse erfolgte unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit, Schadenshöhe und Dauer der Auswirkung.

Im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer emissionsärmeren Wirtschaft und Gesellschaft wurden relevante potenzielle klimabedingte Übergangsrisiken insbesondere in Bezug zu politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen, technologischen Herausforderungen sowie Ungewissheiten des Kundenverhaltens identifiziert. Diese haben vor allem Auswirkungen auf Produktportfolio, Absatzplanung, Beschaffung sowie Forschung und Entwicklung über alle definierten Zeithorizonte hinweg.

Des Weiteren wurde eine relevante potenzielle Übergangschance identifiziert. Durch eine vermehrte und glaubwürdige Kommunikation sowie die Umsetzung von strategischen Nachhaltigkeitsaspekten werden mögliche Absatzpotenziale gesehen. Die transitorischen Risiken und Chancen werden unter → **Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimawandel** detaillierter dargestellt.

ÜBERGANGSPLAN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr einen Übergangsplan auf Basis des bestehenden Dekarbonisierungsansatzes der Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet. Die Umsetzung der Strategie ist in einem Dekarbonisierungsprogramm festgelegt, das die notwendigen Voraussetzungen und Maßnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele der Porsche AG konzernweit koordiniert. Der Porsche AG Konzern betrachtet dabei die Dekarbonisierung seiner Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als Chance für das eigene Geschäftsmodell.

Dekarbonisierungsziele und -programm

Der Porsche AG Konzern verfolgt das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken. Den angestrebten Reduktionspfad für Scope-1- und Scope-2-Emissionen hat der Porsche AG Konzern mithilfe der aktuellen Methodik der „Science Based Targets Initiative“ (SBTi) auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien abgeleitet.

Das Ziel für die Nutzungsphase der Fahrzeuge, welche die Scope-3-Emissionen umfasst, orientiert sich an den Reduktionsvorgaben der SBTi-Methodik für Automobilhersteller (Land Transport Science-Based Target-Setting Guidance). Die im Berichtsjahr aktualisierte Fassung ermöglicht es Automobilherstellern, ihre CO₂-Reduktionsbemühungen an einem 1,5-Grad-Zielpfad auszurichten. Um ein 1,5-Grad-konformes kurzfristiges Ziel (Nearterm Target) auszuweisen, müssen 67 % der absoluten Scope-3-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2023 um rund 42 % gesenkt werden. Im Zeitraum von 2023 bis 2030 erfüllt das vom Porsche AG Konzern formulierte Scope-3-Ziel mit einer angestrebten Reduzierung der CO₂-Emissionen der Nutzungsphase von neu produzierten Fahrzeugen um mindestens 42 % diese SBTi-Reduktionsanforderung.

- Allgemeine Informationen
- › Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

Parallel hierzu wendet der Porsche AG Konzern das „XDC-Modell“ von „right“ an, um die angestrebte 1,5-Grad-Konformität auf einem zweiten Weg belegen zu können. Das „XDC-Modell“ setzt die absoluten Emissionen (Scope 1 bis 3) eines Unternehmens ins Verhältnis zu dessen wirtschaftlicher Leistung. Die resultierende Emissionsintensität wird dann mit einem auf Emissionsbudgets basierenden sektorspezifischen 1,5-Grad-Zielwert verglichen, woraus die Klimawirkung des Unternehmens abgeleitet werden kann. Die Zieltrajektorie des Porsche AG Konzerns erfüllt im Berichtsjahr die 1,5-Grad-Anforderung nach dem „XDC-Modell“ (Version 3.4.5) vom Basisjahr 2023 bis 2030.

Eine ausführliche quantifizierte Darstellung der gesetzten Dekarbonisierungsziele findet sich unter → **Ziele** und → **Kennzahlen**.

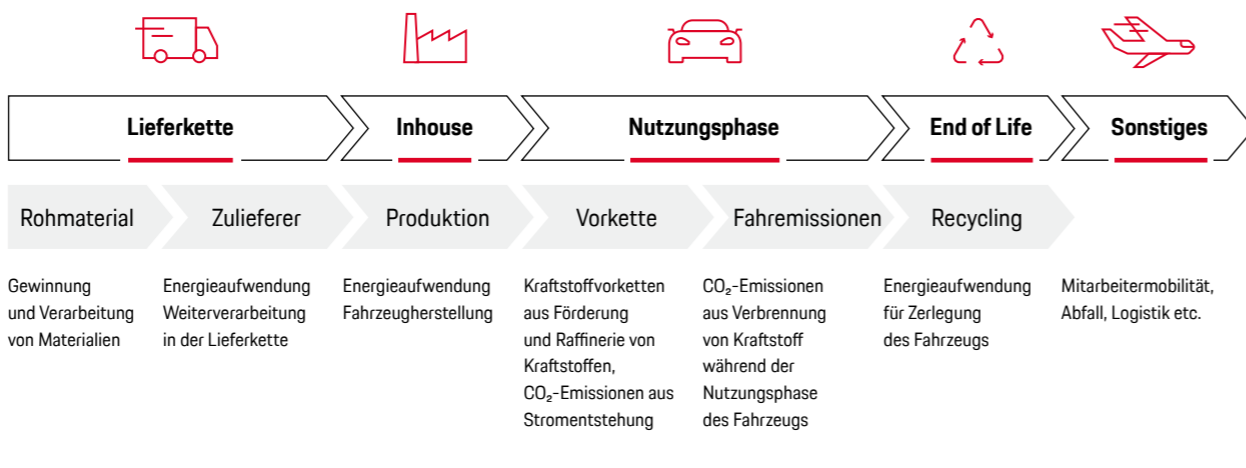
Das Dekarbonisierungsprogramm koordiniert alle Aktivitäten zur Erreichung der strategischen Ziele entlang des Lebenszyklus der Fahrzeuge. Dem Programm liegt eine klare Priorisierung zugrunde: Im Dekarbonisierungsprogramm haben diejenigen Maßnahmen höchste Priorität, mit denen sich Treibhausgasemissionen vermeiden oder reduzieren lassen. Erst danach greift der Porsche AG Konzern auf das Mittel der Kompensation zurück. Wo sich Emissionen technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht vermeiden lassen, behält sich der Porsche AG Konzern vor, diese Emissionen nach Möglichkeit über Klimaschutzprojekte zu kompensieren, die international anerkannten hohen Standards entsprechen sollen.

Der Porsche AG Konzern misst den Erfolg seines Programms zur Dekarbonisierung anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI). Die Berechnung des DKI umfasst die wesentlichen Teile des Porsche AG Konzerns. Im Kontext der Erhebung der CO₂-

Emissionen sind dies vor allem die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH. Über den Porsche AG Konzern hinaus sind zudem die CO₂-Emissionen aus der Lieferkette und der Fahrzeugnutzungsphase wesentlich.

Der DKI stellt die modellbasiert berechneten durchschnittlichen Emissionen pro neu produziertem Fahrzeug entlang der Wertschöpfungskette – von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Verwertung – möglichst umfassend in CO₂-Äquivalenten (u. a. CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs und SF₆) in t CO₂e/Fahrzeug dar. Das Berichtswesen des DKI bezieht sich auf den jeweils aktuellen Methodenstand und ist in CO₂e angegeben. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in der vorliegenden Berichterstattung CO₂ verwendet. Der DKI beruht u. a. auf Lebenszyklusanalysen, welche die Porsche AG standardisiert nach ISO 14040/44 durchführt. Dafür werden individuelle Prämissen und Werte sowie Daten aus Ökobilanzdatenbanken verwendet. So werden z. B. die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase auf Basis einer Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug und mittleren Verbrauchswerten der Hauptmarktregionen (EU+3 [Island, Norwegen, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland], China und USA) berechnet. Die Verbrauchswerte werden gemäß dem jeweils gesetzlich vorgesehenen Prüfzyklus ermittelt. Die CO₂-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird auf Basis der Strommixe der Hauptmarktregionen berechnet. Die Lieferketten und Recycling-Emissionen stammen aus den Fahrzeug-Ökobilanzen. Die Wartung der Fahrzeuge geht nicht in die Berechnung ein. Als strategische Kennzahl soll der DKI durch eine transparente und umfassende Berechnung den Porsche AG Konzern bei der sukzessiven Reduktion seines CO₂-Fußabdrucks unterstützen.

Dekarbonisierungsindex



Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern werden im Einklang mit dem „Greenhouse Gas Protocol“ mögliche, von Jahr zu Jahr auftretende methodische Abweichungen in den Emissionsberichten erfasst und bewertet. Das „Greenhouse Gas Protocol“ sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rekalkulation des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope-3-Inventar (2023) durchgeführt. Die Rekalkulation umfasst für die Scope-3-CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase die folgenden Themen: Verwendung aktualisierter Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe mit erhöhter Genauigkeit sowie Vereinheitlichung der Berechnungsmethodik und Datenbasis für das Jahr 2023 mit der aktuellen Berichterstattung. Im Ergebnis steigt der DKI im Basisjahr um plus 3,01 t CO₂ pro Fahrzeug auf nun 65,75 t CO₂ pro Fahrzeug. Dieser neue Wert wird verwendet, um eine methodisch konsistente Bewertung des Fortschritts bei der Dekarbonisierung im Vergleich zum Basisjahr zu berichten.

Im Berichtsjahr lag der DKI bei 62,25 t CO₂ pro Fahrzeug. Gegenüber dem Basisjahr 2023 ist er damit um 5,3 % gesunken.

Zusätzlich zu den im Umfang des DKI berichteten Treibhausgasemissionen erhebt der Porsche AG Konzern erstmals seit dem Berichtsjahr weitere CO₂-Emissionen und weist die aggregierten absoluten CO₂-Emissionen aus. So werden im Scope 3.1 das Nichtproduktionsmaterial und die beauftragten Dienstleistungen (wie z. B. die Fertigung des Porsche Cayenne im Werk des Volkswagen Konzerns in Bratislava oder des Porsche 718 im Werk des Volkswagen Konzerns in Osnabrück) sowie im Scope 3.4 die Logistikemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte Bratislava und Osnabrück berücksichtigt. Darüber hinaus werden auch die wesentlichen Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns mit ihren relevanten CO₂-Emissionen (Scope 1, 2, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7) berücksichtigt. Abweichend vom Vorgehen bei den absoluten Emissionen bleibt der DKI als zentrale Kennzahl in seiner Definition unverändert. → **Kennzahlen**

Die erfolgreiche Dekarbonisierung der Fahrzeuge setzt eine konsequente Steuerung im gesamten Porsche AG Konzern von der Produktstrategie bis zur Wertschöpfungskette voraus.

Der Porsche AG Konzern evaluiert seine Fahrzeugproduktstrategie in Vorprozessen und -gremien und erarbeitet unter Beteiligung der relevanten Fachbereiche Empfehlungen. Dafür hält der Vorstand regelmäßig Strategieworkshops und Planungsrunden ab. In den Produktstrategie- und den Produktentstehungsprozess fließen direkt Dekarbonisierungsziele mit ein, die initial über die Gremien der → **Nachhaltigkeitsorganisation** vorgegeben wer-

den. Diese Ziele werden im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und durch die zuständigen Vorstandsgremien verbindlich verabschiedet. In seinen Fahrzeugprojekten hat der Porsche AG Konzern eine CO₂-Zielsteuerung eingeführt. Damit prognostiziert er während des Produktentstehungsprozesses kontinuierlich die Emissionen, definiert Maßnahmen zur Reduktion und trifft Entscheidungen anhand der DKI-Kennziffer als Indikator der wirtschaftlichen Effizienz einer Dekarbonisierungsmaßnahme.

Der „Arbeitskreis Dekarbonisierung“ bearbeitet ressortübergreifend alle DKI-relevanten Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Dabei koordiniert das Gremium insbesondere die Umsetzung des strategischen Programms und bereitet Entscheidungen für den in der Gremienstruktur übergeordneten „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ vor. Der Steuerkreis tagt regelmäßig und berichtet den DKI entlang der bestehenden Gremienkaskade über den „Lenkungsreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ bis zu den Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. Die DKI-Planung und der Fortschritt werden regelmäßig dem Gesamtvorstand berichtet. Der Steuerkreis entscheidet über Zielvorschläge auf Unternehmensebene und für relevante Unternehmensbereiche, die der Lenkungsreis und abschließend der Vorstand verbindlich verabschiedet.

Seit 2023 sind die DKI-Ziele als Teil des sogenannten ESG-Faktors im Vergütungssystem für den Vorstand des Porsche AG Konzerns und das Management der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften etabliert. Im Berichtsjahr wurde diese Zielsetzung auch für die Mitarbeitenden aus dem Tarifbereich der Porsche AG implementiert. Weitere Informationen dazu finden sich unter → **Nachhaltigkeit in der Vergütung**.





Der Übergangsplan ist mit seinen Zielen zur Emissionsreduzierung fest in der Nachhaltigkeitsstrategie als Bestandteil der Strategie 2030 Plus des Porsche AG Konzerns verankert. Dekarbonisierung ist eines der Handlungsfelder der → **Nachhaltigkeitsstrategie**.

Die im Übergangsplan festgelegten Ziele für die Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen wurden im Berichtsjahr vom Vorstand des Porsche AG Konzerns genehmigt. Die Maßnahmen zur Zielerreichung werden dem Vorstand vorgestellt und von den Konzerngesellschaften umgesetzt. Der Prozess dahinter wird im Kapitel → **Nachhaltigkeitsorganisation** beschrieben.

Dekarbonisierungshebel

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, hat der Porsche AG Konzern die nachfolgenden Dekarbonisierungshebel entlang der Wertschöpfungskette der eigenen Fahrzeuge identifiziert:

Dekarbonisierungshebel

<p>Fahrzeugproduktstrategie </p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung des BEV-Anteils im Fahrzeugproduktportfolio, insbesondere in Verbindung mit weiteren Maßnahmen in der Nutzungsphase (z. B. der Einsatz von erneuerbarer Energie in der Fahrzeugnutzungsphase). 	<p>Fahrzeugproduktion und eigene Standorte </p> <ul style="list-style-type: none"> — Erneuerbare Energien (z. B. Strom aus erneuerbaren Energiequellen wie Sonne, Wind oder Wasserkraft und bilanzielles Biomethan) an den Porsche-eigenen Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorten der Porsche AG sowie an den Standorten ausgewählter Konzerngesellschaften.
<p>Lieferkette </p> <ul style="list-style-type: none"> — Forderung zum Einsatz von regenerativer Energie bei unmittelbaren Zulieferern in Fertigungsprozessen für Fahrzeugkomponenten. — Zunehmender Einsatz ökologisch nachhaltigerer Materialien in den Fahrzeugen. 	<p>Nutzungsphase </p> <ul style="list-style-type: none"> — Erneuerbare Energien in der Nutzungsphase. — Kontinuierliche Steigerung der Fahrzeugeffizienz.

An diesen Dekarbonisierungshebeln setzen die → **Maßnahmen** des Übergangsplans an, die in einem separaten Abschnitt beschrieben werden.

FAHRZEUGPRODUKTSTRATEGIE

Das Fahrzeugproduktportfolio bildet den Kern der Aktivitäten des Porsche AG Konzerns zur Erreichung der gesetzten Klimaziele. Ein Schwerpunkt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ist daher die signifikante Umstellung der Fahrzeugmodelle auf die Elektromobilität: Ein Elektrofahrzeug verursacht bei typischer CO₂-Intensität des Ladestroms (z. B. beim durchschnittlichen europäischen Strommix) über den Lebenszyklus hinweg weniger CO₂-Emissionen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, das überwiegend mit fossilem Kraftstoff betrieben wird.

In der Nutzungsphase eines Elektrofahrzeugs können darüber hinaus erneuerbare Energiequellen, wie beispielsweise Wind und Sonne, zum Einsatz kommen und die Treibhausgasbilanz weiter verbessern. In der Fahrzeugproduktstrategie liegt für den Porsche AG Konzern einer der größten Hebel zur Reduktion des bestehenden CO₂-Fußabdrucks. Deshalb sollen die angebotenen Fahrzeuge schrittweise umgestellt, geändert oder ersetzt und somit die Elektrifizierung und Hybridisierung des eigenen Fahrzeugportfolios intensiv vorangetrieben werden.

Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch oder als Plug-in Hybrid. Das Fahrzeugproduktportfolio des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der

Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.

Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie baut der Porsche AG Konzern sein Angebot im Bereich BEV- und PHEV-Fahrzeuge konsequent aus. Seit 2019 wird der vollelektrische Taycan – mittlerweile in der zweiten Generation – angeboten. Im Berichtsjahr ging der vollelektrische Macan an den Start. Das Portfolio der Modellreihen Panamera und Cayenne wurde zudem sukzessive um PHEV-Modelle erweitert. Diese werden auch künftig stark auf Performance ausgelegt sein, bei alltagstauglichen elektrischen Reichweiten.

Beim Porsche 911 ist im Berichtsjahr eine sportliche Hybridisierung, der T-Hybrid, im 911 Carrera GTS eingeführt worden. Das leichte und leistungsstarke T-Hybrid-System verfügt über einen neu entwickelten elektrischen Abgasturbolader. Eine integrierte E-Maschine, platziert zwischen Verdichter- und Turbinenrad, arbeitet gleichzeitig als Generator. Die erzeugte Energie wird dem Abgasstrom entzogen.

Weitere Informationen zum neuen Macan und zu weiteren geplanten Modellen finden sich unter → **Maßnahmen**.

LIEFERKETTE

Auch in der Lieferkette der Fahrzeuge setzt der Porsche AG Konzern an, um sein Dekarbonisierungsziel zu erreichen. Bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen sowie bei der Weiterverarbeitung hin zu fertigen Komponenten entstehen entlang der Lieferkette energie- und prozessbedingte CO₂-Emissionen.

Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass mit einem steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen auch der Anteil der lieferkettenbedingten CO₂-Emissionen weiter zunehmen könnte, da insbesondere die Wertschöpfungskette der Hochvoltbatteriezellen energie- und CO₂-intensiver als diejenige von Verbrennungsmotoren ist.

Dem kann im Wertschöpfungsprozess durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, die Umstellung auf CO₂-ärmere Prozesse oder durch den Einsatz von Sekundärmaterial begegnet werden. Da die Materialien bereits im Entwicklungsprozess eines Fahrzeugs festgelegt werden, sind entsprechende Veränderungen bereits zu Beginn der Fahrzeugentwicklung zu definieren. Deshalb hat der Porsche AG Konzern Ziele für die Fahrzeugprojekte fest im Produktentstehungsprozess verankert. Die Ziele werden auf Systemebene heruntergebrochen und in Anforderungen auf Komponentenebene überführt.

Diese werden als verbindliche Vorgaben für unmittelbare Zulieferer im Rahmen der Beschaffungsprozesse berücksichtigt. Mehr Informationen finden sich unter → **Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette**.

Die Porsche AG arbeitet darüber hinaus kontinuierlich in Fahrzeug- und Plattformprojekten im Rahmen des Volkswagen Konzerns daran, den CO₂-Fußabdruck in der Lieferkette weiter zu reduzieren. Mit dieser langfristigen Strategie, die Fahrzeugentwicklung auf wenige Plattformen zu konzentrieren, sollen Synergien bei der Entwicklung und in der Produktion genutzt werden, die auch einen potenziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Ein Beispiel ist eine gemeinsam mit Partnern entwickelte Hochvoltbatterie, mit deren Hilfe CO₂-reduzierte Materialien und CO₂-effizientere Prozesse für mehrere Fahrzeuge implementiert werden können.

Im Berichtsjahr schloss die Porsche AG weitere Partnerschaften mit Herstellern von Rohmaterialien, um die CO₂-Bilanz der Porsche-Fahrzeuge auf diesem Weg verbessern zu können. Mit einem norwegischen Aluminiumproduzenten wurde u. a. eine Zusammenarbeit in Bezug auf CO₂-reduziertes Aluminium sowie Aluminium mit einem hohen Anteil an Recycling-Material vereinbart. Darüber hinaus soll im Rahmen der Kooperation ein Konzept für eine ökologisch nachhaltigere Wertschöpfungskette für Batteriematerialien und deren Recycling erarbeitet werden. Im Fokus liegt dabei die Fragestellung, wie sich effiziente und geschlossene Kreisläufe für die Hochvoltbatterien der

Porsche-Elektrofahrzeuge gestalten lassen. Ergänzende Informationen finden sich im Kapitel

→ **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**.

FAHRZEUGPRODUKTION UND EIGENE STANDORTE

Ein wichtiger Hebel zur Erreichung der selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele ist die Porsche-eigene Fahrzeugproduktion. Hierfür wird an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen – wie Sonne, Wind und Wasserkraft – sowie bilanziellem Biomethan vorangetrieben. Seit 2017 nutzen die Porsche-eigenen Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen.

Seit 2020 setzt der Fahrzeugproduktionsstandort der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen für die Erzeugung von Raum- und Prozesswärme sowie für Produktionsprozesse ausschließlich bilanzielles Biomethan aus Abfall- und Reststoffen ein. Für die Fertigung des Porsche Taycan erfolgt dies bereits seit Ende 2019. Die Umstellung auf bilanzielles Biomethan am Fahrzeugproduktionsstandort in Leipzig sowie am Forschungs- und Entwicklungsstandort in Weissach erfolgte 2021.

Für neue Gebäude haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften eigene Mindestkriterien festgelegt, mit denen sie die gesetzlichen Anforderungen an Energieeffizienz unterschreiten möchten.

Die Reduktion der CO₂-Emissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig wirkt sich auch positiv auf den Dekarbonisierungsindex (DKI) aus.

Im Berichtsjahr wurden sowohl die beiden Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig als auch der Entwicklungsstandort in Weissach bilanziell CO₂-neutral betrieben.

Zur Minderung der sonstigen indirekten Treibhausgasemissionen setzt der Porsche AG Konzern auch bei der Porsche-eigenen Fahrzeugflotte der Konzerngesellschaften an und hat sich zum Ziel gesetzt, diese schrittweise auf Elektromobilität umzustellen.

NUTZUNGSPHASE

Der Porsche AG Konzern arbeitet kontinuierlich daran, auch die Nutzungsphase der Fahrzeuge zu dekarbonisieren, und hat auch im Berichtsjahr entsprechende → **Maßnahmen** durchgeführt.

Bei Elektrofahrzeugen hängt der CO₂-Fußabdruck der Nutzungsphase von der Art der Stromerzeugung ab. Da neue BEV-Fahrzeuge den Strombedarf in den Märkten erhöhen, engagiert

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- › Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

sich die Porsche AG im Rahmen langfristiger indirekter Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen, um den Zubau erneuerbarer Energien zu fördern.

Daneben baut der Porsche AG Konzern die Ladeinfrastruktur weiter aus. An bisher mehr als 600 Händlerstandorten konnten über 1.000 Hochleistungs Ladepunkte für Kundinnen und Kunden in Betrieb genommen werden. Diese sind auf den Porsche Taycan und Porsche Macan sowie künftige Porsche-Fahrzeuge mit 800-Volt-Ladearchitektur zugeschnitten. Entlang der wichtigsten Verkehrsrouten in Deutschland, Österreich, Schweiz, Norditalien und UK plant der Porsche AG Konzern zudem, eigene Schnellladestationen zu errichten. Darüber hinaus beteiligt er sich an einem weiteren Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur. Dazu gehören auch die aktuell über 700 Schnellladeparks des IONITY-Netzwerks in Europa. Auch beim AC-Laden baut der Porsche AG Konzern die bestehende Infrastruktur weiter aus – mit Porsche Destination Charging. Es bestehen über 6.700 Ladepunkte in 92 Ländern. Der Porsche Charging Service ermöglicht darüber hinaus den Zugriff auf Ladepunkte verschiedener Anbieter. Derzeit sind in Europa mehr als 800.000 Ladepunkte in über 23 Ländern angebunden.

Zudem arbeitet die Porsche AG daran, die Effizienz und damit die Reichweite seiner BEV-Fahrzeuge kontinuierlich weiter zu verbessern. Hierfür wurde 2023 die neue Entwicklungsmethodik „Systems Engineering“ eingeführt und eine eigene Organisationseinheit im Entwicklungsressort der Porsche AG gegründet. Sie soll alle Einflussgrößen für die Energieeffizienz der Fahrzeuge bereits in der Konzeptphase bündeln und bis zum Abschluss der Serienentwicklung verantworten. Die Senkung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs ist in diesem Rahmen ein zentrales Projektziel.

Die Porsche AG engagiert sich – ergänzend zur Transition hin zu vollelektrischen Fahrzeugen und der Dekarbonisierung der Nutzungsphase durch Strom aus erneuerbaren Energiequellen – auch für Lösungen, um den CO₂-Ausstoß von Verbrennungsmotoren im Bestand weiter zu senken. Hier untersucht der Porsche AG Konzern u. a. den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten eFuels. Diese Kraftstoffe, hergestellt auf Basis von Strom aus erneuerbarer Energie, könnten fossile Kraftstoffe anteilig ersetzen. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet die Porsche AG an der Weiterentwicklung dieser alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab.

Implementierung und weitere Angaben INVESTITIONEN ZUR IMPLEMENTIERUNG DES ÜBERGANGSPANS

Ein wesentlicher Bestandteil des Übergangsplans sind die Maßnahmen zur Elektrifizierung des Produktportfolios des Porsche AG Konzerns. Diese Maßnahmen fallen in die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen

Verkehrstechnologien“ gemäß der → **EU-Taxonomie**. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben (CapEx) beliefen sich im Jahr 2024 auf 3.371 Mio. € und die Betriebskosten (OpEx) lagen bei 564 Mio. €.

Mit einem zunehmenden Anteil an BEV-Fahrzeugen werden voraussichtlich auch die Ausgaben für die Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien steigen. Über die nächsten fünf Jahre dürften sich die Kapitalaufwendungen des CapEx-Plans für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 auf insgesamt rund 8 Mrd. € belaufen.

EXPOSITION HINSICHTLICH KOHLE-, ÖL- ODER GASAKTIVITÄTEN

Der Porsche AG Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Personenkraftfahrzeugen. Der Hauptwirtschaftszweig ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen (NACE-Code C.29.10, Herstellung von Kraftwagen). Der Porsche AG Konzern hat keine Investitionen in Wirtschaftszweigen getätigt, die mit Investitionen in Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten assoziiert werden.

ABGESTIMMTE EU-REFERENZWERTE

Im Rahmen der „Climate Benchmark Regulation“, die bestimmte Finanzdienstleister wie Kapitalverwaltungsgesellschaften betrifft, wurden die Ausschlusskriterien für gemäß Pariser Klimaabkommen abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Der Porsche AG Konzern ist nicht von den Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten ausgeschlossen. Das bedeutet, dass Aktien und Anleihen des Porsche AG Konzerns den strengen Anforderungen der Verordnung entsprechen und in Investmentfonds integriert werden können, die Begriffe wie „Umwelt“ oder „Nachhaltigkeit“ in ihrem Namen verwenden.

INGESCHLOSSENE TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Im Zuge des Übergangs zu einem zukünftigen Wirtschaftssystem mit reduzierten Treibhausgasemissionen können insbesondere Produktionsanlagen für die Herstellung emissionsintensiver Produkte sowie Investitionsgüter, die den Anforderungen eines solchen Wirtschaftssystems nicht entsprechen, an Wert verlieren und zu gestrandeten Vermögenswerten werden. Der Porsche AG Konzern begegnet dieser Herausforderung mit einem vorausschauenden Investitionsplan und der Anpassung des Produktportfolios.

Auch Bestandsfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können in einem zukünftigen Wirtschaftssystem mit reduzierten Treibhausgasemissionen an Wert verlieren. Ergänzend möchte der Porsche AG Konzern daher auch für solche Bestandsfahrzeuge eine Möglichkeit aufzeigen, wie der fossile CO₂-Ausstoß dieser Fahrzeuge durch den Einsatz erneuerbarer Energieträger gesenkt werden kann.

Insgesamt sind durch die potenziell in Vermögenswerten und Fahrzeugen gebundenen Treibhausgasemissionen derzeit keine Einschränkungen bei der Erreichung der festgelegten Emissionsreduktionsziele zu erwarten.

FORTSCHRITT UND ZIELERREICHUNG

Die Umsetzung des Übergangsplans schreitet voran. Maßnahmen wurden im Berichtsjahr umgesetzt und tragen zu einer Zielerreichung bei. → **Maßnahmen**

WEITERE STRATEGISCHE ANSÄTZE

Weitere Ansätze zur Steigerung der Ressourceneffizienz in der Fahrzeugproduktion

Neben dem Übergangsplan für den Klimaschutz mit dem dazugehörigen Dekarbonisierungsprogramm verfolgt der Porsche AG Konzern noch weitere Ansätze, um seine Auswirkungen, Chancen und Risiken in Bezug auf Klimaschutz und Energie zu steuern und seine Geschäftstätigkeit möglichst umweltschonend zu gestalten.

Die Themen Energie und CO₂-Emissionen stehen neben anderen relevanten Themen im Fokus der strategischen Vision einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns.

Im Rahmen dieser Vision erfasst und berechnet der Porsche AG Konzern für die Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig wie auch für den Entwicklungsstandort in Weissach den Ressourcenverbrauch nach der „Impact Points“-Methode des Volkswagen Konzerns. In die Kennzahl fließen u. a. Werte für den Energieverbrauch und zu CO₂-Emissionen ein, zusätzlich wird die Wirkungsabschätzung über einen Multiplikator zur Relevanz berücksichtigt.

Eine detaillierte Darstellung der „Impact Points“-Methode erfolgt im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

Die zur Herstellung von Fahrzeugen benötigten Materialien verbrauchen die meisten Ressourcen in der Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns. Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen insbesondere in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik.

Seit 2014 werden die Umweltauswirkungen der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion anhand von Indikatoren für den Verbrauch von Energie und Wasser sowie die Menge an CO₂-Emissionen, Lösemitteln und Abfällen pro Fahrzeug berechnet. Der gewichtete Mittelwert dieser Kennzahlen wird als „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) bezeichnet. Zielsetzungen zum UEP sind unter → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben.

Zertifizierungen

In jährlichen Audits kontrollieren die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften stichprobenartig durch unabhängige Dritte, dass die geltenden Umwelt- und Energiegesetze eingehalten werden und das „**Environmental-Compliance-Management-System“ (ECMS)** die Anforderungen der Normen ISO 14001 sowie ISO 50001 erfüllt.

Der Standort Stuttgart-Zuffenhausen nimmt bei den Zertifizierungen eine Vorreiterrolle ein: Seit über 25 Jahren entspricht der Standort der Porsche AG den Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS), seit 1999 der Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und seit 2011 der Norm ISO 50001 für Energiemanagement.

Das „Werk 4“ der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen hat nach dem Systemstandard für Quartiere der „Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen“ (DGNB) ein Zertifikat in Gold erhalten. Dieser Auszeichnung liegen Bewertungen anhand von 27 Nachhaltigkeitskriterien zugrunde. Die Porsche Leipzig GmbH besitzt für den Standort Leipzig eine DGNB-Quartierszertifizierung mit dem Auszeichnungsgrad Platin, die sich über das Berichtsjahr hinaus im Prozess der Rezertifizierung befindet.

Die Porsche Leipzig GmbH, das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach einschließlich der Außenstandorte, die Porsche Logistik GmbH in Sachsenheim sowie die Porsche Werkzeugbau GmbH sind ebenfalls nach den Normen ISO 14001 und ISO 50001 zertifiziert.

Steuerung und Compliance im Umweltbereich

Das Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns umfasst die Steuerung aller Aktivitäten im Rahmen der definierten Felder der → **Nachhaltigkeitsstrategie**, darunter auch die Dekarbonisierung.

Im Rahmen des ECMS überprüft der Porsche AG Konzern regelmäßig die Wirksamkeit seiner Maßnahmen im Umwelt- und Energiebereich. Das ECMS definiert Rollen und Verantwortlichkeiten bezüglich der Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung. Zudem legt es fest, dass Umweltaspekte bei den Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen sind. Ein organisiertes und strukturiertes Umwelt-Compliance-Management-System soll als Teil des Gesamtmanagementsystems des Porsche AG Konzerns die Umsetzung nationaler und internationaler umwelt- bzw. energierechtlicher Forderungen sichern. Die Anforderungen des ECMS beruhen grundsätzlich auf Vorgaben des Volkswagen Konzerns. Mehr Informationen zum ECMS sind im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte** beschrieben.

Innerhalb der Porsche AG liegt das ECMS im Verantwortungsbereich des Vorstands. Die Weiterentwicklung und Überwachung bei der Porsche AG liegt bei der Abteilung „Umwelt- und

Energiemanagement“. Die Abteilung überträgt die Vorgaben des Volkswagen Konzerns in eigene Vorgaben für die Konzerngesellschaften, die jeweils für eine Umsetzung verantwortlich sind.

Seit 2022 gibt es den ressort- und konzernübergreifenden Steuerkreis „Environmental-Compliance-Management“. Das Gremium informiert zu übergreifenden strategischen Zielen und Maßnahmen sowie zur Gesetzeskonformität an den deutschen Unternehmensstandorten. Der Steuerkreis tagte im Berichtsjahr viermal auf nationaler Ebene.

Für die Standorte des Porsche AG Konzerns gibt es eigene Umwelt- und Energiemanagementbeauftragte. Diese beraten und überwachen u. a. Umwelt- sowie Energiekennzahlen, prüfen deren Plausibilität und steuern Umwelt- und Energiemanagementaudits. Die zugehörigen operativen und strategischen Aufgaben innerhalb der Porsche AG übernimmt die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“, die sich über Patenschaften mit den relevanten und betroffenen Fachabteilungen vernetzt.

Neben der generellen Umwelt-Compliance der Geschäftstätigkeiten spielt die Compliance der Produkte mit umweltbezogenen Gesetzen und Vorschriften eine wesentliche Rolle in der Unternehmenssteuerung des Porsche AG Konzerns. Dies wird auch mithilfe des Product-Compliance-Management-Systems (PCMS) gesteuert.

Das PCMS bildet einen ressort- und konzernübergreifenden Rahmen und unterstützt die Fachbereiche bei der Einhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorschriften des Produktionslandes sowie der Vertriebsmärkte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften, bei internen und externen Standards sowie bei vertraglich vereinbarten Kundenanforderungen und Selbstverpflichtungen für die Porsche-Fahrzeuge über ihre Lebensdauer. Hierzu wird das PCMS mit bestehenden Strukturen (z. B. Managementsysteme, Gremien) vernetzt und unterstützt die Verbesserung von Produkt-Compliance-relevanten Prozessen.

Die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben erfordert eine frühzeitige Erfassung der relevanten Daten und eine darauf aufbauende konsequente Steuerung im Hinblick auf die Zielvorgaben. Dies erfolgt im Rahmen der Fahrzeugtypisierung in den entwickelnden Fachbereichen der Porsche AG, die hierbei von der Hauptabteilung „Technische Konformität“ unterstützt werden, in bereichsübergreifenden Gremien und in Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen Konzerns. Maßnahmen umfassen z. B. die Anpassung des Fahrzeugproduktportfolios einschließlich der Anpassung der Antriebsart, die Veränderung der Produktsubstanz und -technik und die Vertriebssteuerung.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Die Themen Klimaschutz und Energie im Zusammenhang mit den oben genannten Auswirkungen und den beschriebenen Ansätzen sind in mehreren Richtlinien des Porsche AG Konzerns sowie anderen Vorgaben geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeit“** ist das führende Dokument für das Nachhaltigkeitsmanagement im Porsche AG Konzern. Sie regelt eine einheitliche Vorgehensweise und beschreibt die Zuständigkeiten sowie die Mindestanforderungen für die operative Umsetzung.

Ziel ist es, über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinaus durch möglichst nachhaltiges Handeln den Unternehmenserfolg langfristig zu sichern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten und die gesellschaftliche Akzeptanz des Unternehmens zu stärken und zu erhalten. Dabei sind gesellschaftliche und Umweltbelange zusammen mit Wirtschaftlichkeitsaspekten in die unternehmensbezogenen Überlegungen und Entscheidungen einzubeziehen.

Die Hauptabteilung „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung“ ist verantwortlich für die Steuerung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie des Nachhaltigkeitsmanagements in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachbereichen. Der Vorstand legt die Nachhaltigkeitsstrategie für den Porsche AG Konzern fest und kontrolliert die Zielerreichung. Das Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns wird detailliert im Kapitel → **Allgemeine Informationen** beschrieben.

Die **Konzernrichtlinie „Environmental-Compliance-Management-System“ (ECMS)** basiert auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht das Vorgehen, die Zuständigkeiten sowie die Abläufe rund um Umwelt- und Energiethemen im Rahmen des Umwelt-Compliance-Management-Systems im Porsche AG Konzern. Die Konzerngesellschaften sind verpflichtet, die Vorgaben in eigene Richtlinien umzusetzen und bei ausgewählten Konzerngesellschaften ein nach ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagementsystem zu etablieren. Auf Basis der Umwelt- und Energiepolitik des Porsche AG Konzerns müssen die Konzerngesellschaften langfristige strategische Umwelt- und Energieziele sowie entsprechende Aktionspläne festlegen. Zudem werden Mindestanforderungen an das Berichtswesen sowie an das operative Umweltrisikomanagement beschrieben.

Die Konzernrichtlinie macht Vorgaben mit Bezug zum Thema Umweltschutz und -Compliance. Die Standortverantwortlichen sind dazu angehalten, den Einsatz erneuerbarer Energien zu prüfen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Die Zielsetzung und Maßnahmenplanung ausgewählter Konzerngesellschaften wird jährlich mit dem zentralen Umwelt-

und Energiemanagement des Porsche AG Konzerns abgestimmt. Mitarbeitende werden regelmäßig grundlegend oder stellenspezifisch zu den Inhalten der Richtlinie geschult.

Die Steuerung der Compliance der Porsche-Fahrzeuge, u. a. mit umweltbezogenen Gesetzen und Vorschriften, wird auch in der **Konzernrichtlinie Product-Compliance-Management-System (PCMS)** geregelt. Die Richtlinie regelt den Umgang mit Mindeststandards und Vorgaben der Produkt-Compliance. Ziel dieser Vorgaben ist die Minimierung des Risikos, dass bindende Verpflichtungen für hergestellte und in Verkehr gebrachte Produkte nicht erfüllt werden.

Das PCMS verfügt über eine eigene Geschäftsstelle in der Porsche AG. Diese unterstützt die zuständigen Fachbereiche bei der Umsetzung und Überwachung der Produkt-Compliance-Anforderungen. Die Verantwortung für das PCMS auf Porsche AG Konzernebene liegt beim Vorstand der Porsche AG.

In der Richtlinie ist auch festgelegt, dass die mit dem PCMS befassten Beschäftigten und Führungskräfte regelmäßig zu Produkt-Compliance informiert und geschult werden sollen.

Der Porsche AG Konzern strebt langfristig eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns an. Um die Ressourcennutzung und CO₂-Emissionen bei Neu- und Umbauten sowie in der Nutzungsphase von Gebäuden und Anlagen zu minimieren, nutzt die Porsche AG ein **Handbuch zu Umweltaforderungen**. Vor dem Hintergrund der Porsche Strategie 2030 Plus sollen nach Möglichkeit bei allen Planungs- und Entscheidungsprozessen über den Lebenszyklus der eigenen Gebäude die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt werden. Dafür müssen der Ressourceneinsatz und die Abfälle kontinuierlich reduziert, Recycling-Prozesse angestoßen und Zukunftstechnologien etabliert werden.

Im Themenbereich Klimaschutz wird die Vorgabe gemacht, dass bei der Planung von Gebäuden und Anlagen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus ist beispielsweise beim Betrieb von Kälteanlagen der Einsatz von Kältemitteln mit geringem Treibhauspotenzial oder bei gasverbrennenden Anlagen der Einsatz alternativer Brennstoffe (z. B. Biomethan) zu prüfen. Zudem legt das Handbuch Prozesse für eine angemessene ressourceneffiziente Planung und zur Überwachung und Messung der Energieeffizienz dar.

Das Handbuch steht als mitgeltende Unterlage im Intranet zur Verfügung.

Der Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns wird u. a. anhand einer

dazugehörigen **Standortcheckliste** definiert. Diese bewertet qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern – Umwelt-Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe, Mobilität – und enthält u. a. eine umfangreiche Kriterienliste zur Energieeffizienz.

Mehr Informationen zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns sowie den dazugehörigen Bewertungsmethoden sind im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben.

Die Porsche AG hat darüber hinaus die **Betriebsmittelvorschrift (BMV) „Umweltschutz“** erlassen, die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“**. Darin sind umweltrelevante Vorgaben für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden und Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen.

Im Themenbereich Klimaschutz gibt es die Vorgabe, dass emissionsbegrenzende Maßnahmen grundsätzlich auf dem Stand der Technik durchgeführt werden. Bei der Planung von Gebäuden und Anlagen ist der Energieverbrauch im Rahmen der Wirtschaftlichkeit zu minimieren und emissionsarme Stoffe stets vorzuziehen. Beispielsweise müssen in den Klima- und Kälteanlagen Kältemittel mit geringem Treibhauspotenzial eingesetzt werden. Treibhausgasemissionen sind durch energetische Optimierungen bei Planung, Errichtung und Betrieb der Anlagen, anlageninterne Energieverwendung und die Anwendung von Wärmedämmungsmaßnahmen zu vermeiden.

Die Einhaltung der Betriebsmittelvorschriften wird in der jeweiligen Umweltabteilung der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH überwacht. Die BMV stehen den Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns zur Verfügung. Für Mitarbeitende sind sie im Intranet abrufbar.

In Vorprozessen und -gremien evaluiert der Porsche AG Konzern seine Produktstrategie und erarbeitet unter Beteiligung der relevanten Fachbereiche Empfehlungen. Dafür hält der Vorstand regelmäßig Strategieworkshops und Planungsrunden ab. In den Produktstrategie- und Produktentstehungsprozess fließen Dekarbonisierungsziele mit ein, die initial über die Gremien der Nachhaltigkeitsorganisation vorgegeben werden. Diese Ziele werden im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und durch die zuständigen Vorstandsgremien verbindlich verabschiedet.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch bei den Themen Klimaschutz und Energie berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette. Die

Porsche AG stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** ausführlich beschrieben, ebenso die Nachhaltigkeitsbewertung von unmittelbaren Zulieferern durch das Sustainability Rating (S-Rating).

In Bezug auf Klimaschutz und Energie verpflichtet der Code of Conduct für Geschäftspartner unmittelbare Geschäftspartner des Porsche AG Konzerns dazu, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung von Luftemissionen einschließlich Treibhausgasemissionen zu ergreifen. Darüber hinaus müssen sie auch in ihrer vorgelagerten Lieferkette auf eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen hinwirken, beispielsweise durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Ebenso sind Maßnahmen zu ergreifen, um eine möglichst effiziente Nutzung von Energie zu bewirken.

Des Weiteren müssen unmittelbare Zulieferer für die an den Porsche AG Konzern gelieferten Produkte auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in MWh und den CO₂-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene offenlegen, um so eine diesbezügliche Steuerung des Porsche AG Konzerns zu ermöglichen.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner hinaus macht der Porsche AG Konzern konkrete Vorgaben für unmittelbare Zulieferer von Bauteilen für relevante, in der Entwicklung befindliche vollelektrische Fahrzeugprojekte. Siehe hierzu im → **Übergangsplan** die Beschreibung des Dekarbonisierungshebels „Lieferkette“.

Um die Verfolgung und Steuerung der Zielwerte in der Lieferkette zu unterstützen, wurden relevante Prozesse im Kontext der Dekarbonisierung in den Marken-Produktentstehungsprozess integriert, welcher die Grundlage für die zeitliche und inhaltliche Taktung der Fahrzeugprojekte des Porsche AG Konzerns bildet.

Ausgewählte Maßnahmen für eine möglichst hohe Fahrzeugeffizienz



Die initialen Top-down-Dekarbonisierungsziele werden im Projektverlauf gemäß einer „Systems Engineering“-Logik auf Hauptsystem- bzw. Systemebene heruntergebrochen und durch definierte Fachbereiche innerhalb der Entwicklungsorganisation verfolgt. Der Status der Zielerreichung wird zu festgelegten Berichtsmilensteinen in projektspezifischen Gremien und an den Vorstand des Porsche AG Konzerns berichtet.

Um technische Maßnahmen zur Senkung des Treibhauspotenzials in der Lieferkette zu verfolgen, hat der Porsche AG Konzern ein internes, IT-gestütztes Tracking-System entwickelt und in relevanten Fahrzeugprojekten zum Einsatz gebracht. Die geplanten Maßnahmen werden mittels material- und rohstoffspezifischer Richtlinien bei direkten Geschäftspartnern und unmittelbaren Zulieferern des Porsche AG Konzerns angefragt und die Umsetzung im Rahmen der Vergabeprozesse durch die Beschaffungsorganisation vereinbart. Entsprechende Anforderungsdokumente, sogenannte **Lastenhefte**, wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Um die Umsetzung der vereinbarten Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zu ermöglichen, werden vor dem „Start of Production“ von neuen Fahrzeugmodellen Nachweisdokumente bei relevanten direkten Geschäftspartnern eingeholt. Auf Basis der eingeholten Nachweise wird eine systematische Bewertung der erzielten Reduktion im Rahmen einer fahrzeugspezifischen Produktökobilanz nach der Norm ISO 14040/14044 durchgeführt.

Zudem werden alle unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial der Fahrzeuge über ein Lastenheft aufgefordert, ihre Fertigung auf zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energiequellen umzustellen. Das gilt für alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial von vollelektrischen Serienfahrzeugprojekten seit Juli 2021. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

MASSNAHMEN

Um die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus der Porsche-Fahrzeuge kontinuierlich zu senken, hat der Porsche AG Konzern im Rahmen des → **Übergangsplans** entsprechende Dekarbonisierungshebel festgelegt. Realisiert werden soll die Umsetzung vor allem durch die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen entlang des Lebenszyklus der Fahrzeuge von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur nachgelagerten Nutzungsphase.

Die im folgenden Abschnitt beschriebenen Maßnahmen zählen auf die Dekarbonisierungsziele des Porsche AG Konzerns ein, die unter → **Ziele** beschrieben werden.

Maßnahmen zur Elektrifizierung des Produktportfolios

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern mit der dritten Modellgeneration des Panamera und gefolgt von der nächsten Generation des vollelektrischen Sportwagens Taycan die größte Modelloffensive der bisherigen Unternehmensgeschichte gestartet. 2024 wurde die nächste Generation des Macan als vollelektrische Variante auf den Markt gebracht und beim Porsche 911 ist eine sportliche Hybridisierung, der T-Hybrid, im 911 Carrera GTS eingeführt worden.

Der Anteil von BEV-Modellen am Absatz betrug im Berichtsjahr 12,7 % (2023: 12,8 %). Hinzu kamen 14,3 % PHEV-Modelle (2023: 9,2 %). Damit lag der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge im Berichtsjahr bei 27 % (2023: 22 %).

Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Lieferkette

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern in seinen Fahrzeugmodellen Taycan und im neuen vollelektrischen Macan durch den Einsatz von ökologisch nachhaltigeren Materialien und durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien bei der Zellfertigung der Hochvoltbatterien ca. 102.512 t CO₂ einsparen können. Hinzu kommen weitere Maßnahmen bei Produktionsmaterialien an Fahrzeugproduktionsstandorten im Verbund des Volkswagen Konzerns die weitere ca. 39.622 t CO₂ einsparen.

Die zukünftig zu erwartenden CO₂-Emissionen sind abhängig von der Produktionsstückzahl der Fahrzeugprojekte und werden daher nicht quantifiziert ausgewiesen. Der Porsche AG Konzern plant jedoch eine weitere Ausweitung der CO₂-Reduktionsmaßnahmen in zukünftigen Fahrzeugprojekten.

Um die Umsetzung der vereinbarten Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zu prüfen, wurden 2023 für den vollelektrischen Macan Nachweisdokumente bei relevanten Geschäftspartnern erhoben. Auf Basis der eingeholten Nachweise konnte eine systematische Bewertung der erzielten Reduktion im Rahmen einer fahrzeugspezifischen Produktökobilanz nach ISO 14040/14044 durchgeführt werden.

Weitere Maßnahmen in Bezug auf den Einsatz von ökologischeren Materialien werden unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** beschrieben.

Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Fahrzeugproduktion

Im Berichtsjahr wurden an den beiden Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort in Weissach CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen und bilanziellem Biomethan reduziert. Am Standort in Leipzig kommt zudem Wärme aus fester Biomasse (Holzhackschnitzel) zum Einsatz. Entgegen den Anforderungen des „Greenhouse Gas Protocol“ ist gemäß CSRD- und ESRS-Anforderungen eine Berichterstattung von Biomethan mit null Tonnen CO₂/MWh zukünftig nur noch möglich, wenn die Vorgaben des europäischen Emissionshandels (EU-EHS) erfüllt sind. Dies ist im Berichtsjahr nicht vollumfänglich der Fall. Hierdurch kommt es bei der Berechnung der CO₂-Emissionen im Berichtsjahr zu Sondereffekten. Diese werden im folgenden Abschnitt → **Kennzahlen** ausführlicher beschrieben.

Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Nutzungsphase

Der Porsche AG Konzern engagiert sich für den Ausbau von erneuerbaren Energien. Dabei strebt der Porsche AG Konzern an, langfristige indirekte Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen einzugehen, um den Zubau bei erneuerbaren Energien zu fördern. Diese Anlagen sollen neue Kapazitäten zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien bereitstellen, die dem kalkulatorischen Energiebedarf der Fahrzeugflotte entsprechen. Die Mittel zur Umsetzung der Maßnahme sind Teil der regulären Finanzplanung. Seit 2021 wird dieser Ansatz für die Fahrzeugflotte der im jeweiligen Jahr neu produzierten Modelle Taycan Sport Turismo und Taycan Cross Turismo angewendet. 2023 wurde der Ansatz auf alle Taycan-Modelle sowie im Berichtsjahr u. a. auf den vollelektrischen Macan ausgeweitet. In Summe konnten im Berichtsjahr ca. 824.704 t CO₂ eingespart werden.

Auf dem Weg zur Elektrifizierung des Fahrzeugproduktportfolios strebt der Porsche AG Konzern eine technologische Spitzenposition an und setzt auch auf eine kontinuierliche Effizienzsteigerung.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern die nächste Generation des Macan als rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug auf den Markt gebracht. Der Porsche AG Konzern verbindet bei diesem Modell seine Design-DNA mit einer auf die Optimierung der Reichweite und des Verbrauchs ausgelegten Aerodynamik. Durch die „Porsche Active Aerodynamics“ zählt der neue Macan zu den strömungsgünstigsten SUVs am Markt. Ab Werk sind aerodynamisch optimierte 20-Zoll-Räder montiert, die eine bestmögliche Effizienz erlauben. Unter anderem tragen vollvariable Kühlluftklappen, ein komplett geschlossener Unterboden und ein adaptiver Heckspoiler zum Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 bei.

Wie beim Taycan setzt der Porsche AG Konzern beim Macan generell auf „Permanenterregte Synchron-Elektromaschinen“, die einen hohen Wirkungsgrad und eine robuste Reproduzierbarkeit der Leistungsabgabe ermöglichen. Zur Optimierung des Wirkungsgrads kommt als Halbleitermaterial im Pulswechselrichter an der Hinterachse Siliziumkarbid (SiC) statt Silizium zum Einsatz.

Bei der Gesamteffizienz eines Fahrzeugs spielt auch die Betriebsstrategie eine wichtige Rolle. Abhängig vom gewählten Fahrmodus sowie der Fahrsituation wird beim neuen Macan das Antriebsmoment vollvariabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Unter stabilen, moderaten Fahrbedingungen kommt es ausschließlich vom Hinterachsantrieb. Dadurch wird das Effizienzpotenzial des SiC-Pulswechselrichters voll ausgeschöpft und bedarfsorientiert wird die Fahrstabilität eines Allradfahrzeugs gewahrt. Die Möglichkeit, beim Verzögern des Fahrzeugs Energie bis zu Leistungen von 240 kW zurückzugewinnen, zeigt den Fokus auf Effizienz bei sportlichem Fahren.

Ein vollelektrischer Cayenne soll mittelfristig auf den Markt kommen. Auch die 718-Boxster- und Cayman-Modelle sollen als vollelektrische Modelle angeboten werden. Zudem ist geplant, das Produktportfolio mittelfristig um ein neues, vollelektrisches Modell im SUV-Segment oberhalb des Cayenne zu erweitern.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken. Der Reduktionspfad wurde auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien entwickelt und es wurden konkrete Ziele in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexperten auf Fahrzeugebene sowie Anforderungen auf Bauteilebene formuliert. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inklusive der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines 1,5-Grad-Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.

Ziel in Bezug auf die Elektrifizierung des Produktportfolios (BEV-Anteil)

Der BEV-Anteil ist definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, das heißt der insgesamt ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkundinnen und -kunden.

Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Die Fahrzeugproduktstrategie des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie von der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.

Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 12,7 %.

Ziele für die Produktion und eigene Standorte (Scope 1 und 2)

Die Ziele des Porsche AG Konzerns umfassen Scope 1 und 2, wie sie im Rahmen des „Greenhouse Gas Protocol“ definiert sind.

Im Berichtsjahr ist ein Sondereffekt mit Bezug auf die Scope-1-Emissionen am Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen sowie am Entwicklungszentrum in Weissach aufgetreten. Biomethan ist nach den neuen CSRD-Anforderungen lediglich mit Nachweisen, die die Kriterien der Renewable Energy Directive II („REDII“) erfüllen, mit null Tonnen CO₂/MWh auf die CO₂-Bilanz anrechenbar. Ein Umstellen der Nachweise war im Berichtsjahr nicht vollumfänglich möglich, ist aber für das folgende Berichtsjahr geplant. Daher wurden zur weiteren Absicherung der Bezeichnung als bilanziell CO₂-neutrale Standorte freiwillige Kompensationszertifikate für ein Volumen in Höhe von etwa 33.300 t CO₂-Emissionen zum Ausgleich des genannten Sondereffekts erworben.

Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt die CO₂-Emissionen in den Porsche-eigenen Geschäftstätigkeiten (Scope 1 und 2) im Zeitraum von 2016 bis 2030 um 76 % zu reduzieren.

Das Ziel bezieht sich auf den Porsche AG Konzern. Für die Ableitung des Scope-1- und Scope-2-Ziels wurde die SBTi-Methodik zur Modellierung verwendet. Damit soll gemäß → **Übergangsplan** eine 1,5-Grad-Konformität ermöglicht werden.

Im Bezugsjahr 2016 wurden im Scope 1 und 2 etwa 192.400 t CO₂ emittiert. Dieser Wert wurde auf Basis der im Geschäftsbericht 2016 veröffentlichten Scope-1 und Scope-2-Emissionen für die Fahrzeugproduktionsstandorte und ausgewählte Standorte der Porsche AG marktbasiert in Höhe von 164.159 t CO₂, zuzüglich einer retrograden Abschätzung der Emissionen von Konzerngesellschaften, die 2016 noch nicht Teil der THG-Bilanzierung waren, ermittelt. Für den Porsche AG Konzern betragen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr standortbasiert 215.244 t CO₂ und marktbasiert 91.180 t CO₂. Weitere Informationen und eine tabellarische Übersicht über die emissionsbezogenen Ziele werden unter → **Kennzahlen** beschrieben.

Ziel in der nachgelagerten Wertschöpfungskette (Scope 3)

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern sein CO₂-Reduktionsziel an die Berichtsanforderungen der CSRD angepasst. Dabei wurde das bisher spezifische Ziel zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Fahrzeugnutzungsphase in ein absolutes Ziel überführt und das Basisjahr von 2022 auf 2023 angepasst.

Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, die absoluten Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase (Scope-3-Emissionen) der neu produzierten Porsche-Fahrzeuge bis 2030 um mindestens 42 % im Vergleich zu 2023 zu reduzieren.

Das Scope-3-Ziel des Porsche AG Konzerns orientiert sich an den Reduktionsvorgaben der SBTi-Methodik für Automobilhersteller (SBTi Land Transport Guidance) sowie der „XDC-Methodik“ nach „right“ und gilt damit für das Berichtsjahr ebenfalls als konform mit dem 1,5-Grad-Ziel. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt zum → **Übergangsplan**.

Im Bezugsjahr 2023 wurden im Scope 3 (Nutzungsphase) insgesamt 16.672.762 t CO₂ (nach Base Year Recalculation) emittiert. Im Berichtsjahr betragen die Emissionen 13.279.811 t CO₂.

Weitere Informationen und eine tabellarische Übersicht über die emissionsbezogenen Ziele werden unter → **Kennzahlen** beschrieben.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zum Energieverbrauch und Energiemix

Energieverbrauch, Energiemix, Energieerzeugung und Energieintensität

MWh	2024
Gesamtenergieverbrauch	882.852
Gesamtenergieverbrauch fossiler Energie	223.610
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	–
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	152.441
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	36.847
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	218
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	34.104
Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	–
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	659.242
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen	285.542
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	358.174
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	15.526
Energieintensität im Zusammenhang mit Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (MWh/Mio. €)	22,0
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie	39.035
Erzeugung erneuerbarer Energie	227.612

Im Berichtsjahr betrug der Gesamtenergieverbrauch des Porsche AG Konzerns 882.852 MWh.

Der überwiegende Teil der verbrauchten Energie stammte aus erneuerbaren Quellen. Für den Porsche AG Konzern ergab sich für das Berichtsjahr eine Energieintensität in Höhe von 22 MWh/Mio. €. → **Energieverbrauch, Energiemix, Energieerzeugung und Energieintensität**

Methoden und Annahmen

Die Energieverbräuche werden über Abrechnungen und zusätzliche Informationen der lokalen Energieversorger der jeweiligen Konzerngesellschaften sowie weitere Informationen aus Zählerablesungen und Lastgängen ermittelt. Für die Jahresgesamtwerte werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen. Für Monate ohne vorliegende Ist-Werte wird eine Hochrechnung vorgenommen. Die Werte der selbst erzeugten Energie werden unmittelbar gemessen oder über die Menge der eingesetzten Brennstoffe errechnet.

Für die Ermittlung der Energieintensität sind diejenigen Umsätze und Energieverbräuche zu berücksichtigen, die im Zusammenhang mit Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren stehen. Alle Aktivitäten im Porsche AG Konzern tragen mittelbar oder unmittelbar zur Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagen teilen (NACE-Abschnitt C – 29.10) bei und sind folglich den klimaintensiven Sektoren zuzuordnen. Insofern werden die gesamten Umsatzerlöse und der gesamte Energieverbrauch für die Berechnung berücksichtigt.

Die entsprechenden Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem Kapitel → **Konzernanhang – Umsatzerlöse** entnommen werden.

Kennzahlen zu THG- Bruttoemissionen

THG-BRUTTOEMISSIONEN DER KATEGORIEN

SCOPE 1, 2 UND 3 SOWIE THG-GESAMTEMISSIONEN

Die Scope-1-THG-Emissionen lagen im Berichtsjahr bei 76.989 t CO₂e. Dieser Wert liegt höher als der im letztjährigen Nachhaltigkeitsbericht ausgewiesene Wert, da sich die regulatorischen Anforderungen hinsichtlich der Scope-1-Anrechnung mit der CSRD verändert haben. Der Porsche AG Konzern setzt an den beiden Fahrzeugproduktionsstandorten Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach bilanzielles Biomethan ein. Gemäß dem bisherigen Reporting auf Basis des GHG-Protokolls wurden die durch die Verbrennung von bilanziellem Biomethan ausgelösten Emissionen mit 0 t CO₂e angesetzt. Gemäß der CSRD ist dies nur noch möglich, wenn für das eingesetzte Biomethan Nachhaltigkeitsnachweise gemäß den Vorgaben der RED II vorhanden sind. Diese konnten für das Berichtsjahr aufgrund bestehender vertraglicher Bindungen nicht für die Gesamtmenge beschafft werden. Folglich werden die mit dem bilanziellen Biomethan verbundenen Emissionen in die Scope-1-Emissionen eingerechnet. Im nächsten Jahr plant der Porsche AG Konzern, entsprechende Nachhaltigkeitsnachweise aufzuweisen, sodass bilanzielles Biomethan auch gemäß CSRD wieder als treibhausgasneutraler Energieträger angerechnet werden kann.

Die marktbasieren Scope-2-THG-Emissionen betragen im Berichtsjahr 14.191 t CO₂e. Diese Zahl spiegelt den weitverbreiteten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien im Porsche AG Konzern wider.

Im Geschäftsjahr 2024 entfiel der größte Teil der im Porsche AG Konzern ermittelten Treibhausgasemissionen mit 19.981.165 t CO₂e auf die indirekten Emissionen in der Wertschöpfungskette (Scope-3-THG). Der wesentliche Treiber der Scope-3-Emissionen war die Herstellung (Kategorie Scope 3.1) und die Nutzung (Kategorie Scope 3.11) der im Berichtsjahr produzierten Porsche Fahrzeuge.

Die Treibhausgasintensität des Porsche AG Konzerns, die sich aus den Gesamtemissionen und den Konzernumsatzerlösen errechnet, lag im Geschäftsjahr 2024 unter Berücksichtigung der marktbasieren Scope-2-Emissionen bei 500,8 t CO₂e/Mio. €.

Treibhausgasintensität im Porsche AG Konzern

t CO ₂ e/Mio. €	2024
Treibhausgasintensität (standortbezogen)	503,9
Treibhausgasintensität (marktbezogen)	500,8

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

t CO ₂ e	2024
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	
Scope-1-THG-Bruttoemissionen	76.989
Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	94,4
Scope-2-THG-Bruttoemissionen	
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	138.255
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	14.191
Scope-3-THG-Bruttoemissionen	
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen	19.981.165
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	5.555.629
2 Investitionsgüter	339.913
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie	62.227
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	337.642
5 Abfallaufkommen in Betrieben	57.193
6 Geschäftsreisen	69.843
7 Pendelnde Arbeitnehmer	24.285
8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	4.783
9 Nachgelagerter Transport	–
10 Verarbeitung verkaufter Produkte	–
11 Verwendung verkaufter Produkte	13.279.811
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	26.045
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	148.147
14 Franchises	75.647
15 Investitionen	–
THG-Gesamtemissionen	
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	20.196.409
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	20.072.345

Außerhalb des finanziellen Porsche AG Konsolidierungskreises waren im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen zu verzeichnen.

Gesondert auszuweisen sind die sogenannten biogenen CO₂-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse. Direkte biogene CO₂-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Indirekte standortbasierte biogene CO₂-Emissionen (Scope 2) sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten z. B. durch Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme entstehen. Hinsichtlich der Scope-2-Emissionen können die biogenen Emissionen derzeit nur für den standortbezogenen Ansatz ermittelt werden.

Biogene CO₂-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse

t CO ₂ e	2024
Scope 1	103.775
Scope 2 (standortbezogen)	41.158

Methoden und Annahmen

SCOPE-1- UND SCOPE-2-EMISSIONEN

Für die Bestimmung der Scope-1-Emissionen sowie der biogenen Scope-1-Emissionen verwendet der Porsche AG Konzern die Emissionsfaktoren aus der konzernweiten internen Norm zur Ermittlung und Dokumentierung von Umweltindikatoren (Volkswagen Konzern-Norm 98000) sowie durch die VDA festgelegte Emissionsfaktoren (VDA-Bericht „Emissions factors for electricity, district heating, and fuels“, Stand 2022). Dadurch wird sichergestellt, dass konzernweit einheitliche Emissionsfaktoren genutzt werden. Für die Ermittlung der Scope-1-Emissionen werden die eingesetzten konventionellen Energiemengen mit dem jeweiligen Emissionsfaktor (t CO₂/MWh) multipliziert. Für die Scope-1-Emissionen werden die Treibhausgasemissionen aus mobilen Anlagen (z. B. Dienstfahrzeuge, Lkw, Gabelstapler) sowie aus der Verbrennung von Brennstoffen zur Wärmeerzeugung (z. B. BHKW) berücksichtigt.

Bei der Ermittlung der Scope-2-Emissionen ist zwischen dem marktbezogenen und dem standortbezogenen Ansatz zu unterscheiden. Für die standortbezogenen Scope-2-Emissionen und biogenen Scope-2-Emissionen werden die eingekauften Energiemengen mit den oben bereits angesprochenen konzernweit einheitlichen Emissionsfaktoren multipliziert. Beim marktbezogenen Ansatz basiert die Berechnung auf versorgerspezifischen Emissionsfaktoren sowie für die Konzerngesellschaften auf den Emissionsfaktoren aus der VDA-Norm, der Volkswagen Konzern-Norm 98 000 sowie für Strom auf länderspezifischen Faktoren des Energy Institute. Es liegen keine abweichenden Berichtszeiträume in der Erhebung vor.

SCOPE-3-EMISSIONEN

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften berechnen in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Menge der Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Fahrzeuge anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI) in Tonnen CO₂ pro Fahrzeug. Die Methoden und Annahmen zur Berechnung der Scope-3-Emissionen werden in einem internen Handbuch dokumentiert und jährlich aktualisiert.

Dabei verwendete Emissionsfaktoren für die Berechnung der Scope-3-Emissionen stammen im Wesentlichen aus einer kostenpflichtigen repräsentativen generischen Datenbank. Darüber hinaus werden für einzelne Scope-3-Kategorien aber auch Faktoren aus anderen Quellen genutzt (z. B. GHG Protocol).

Für das Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern neben dem DKI erstmalig auch die CO₂-Emissionen für den kompletten Porsche AG Konzern erhoben. Die im Rahmen des DKI erhobenen Treibhausgasemissionen werden für die Berichterstattung der absoluten Emissionen um die relevanten Emissionen der Konzerngesellschaften in den folgenden Kategorien ergänzt: Erworbene Waren und Dienstleistungen, Vorgelagerter Transport und Vertrieb, Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten), Abfallaufkommen in Betrieben sowie Geschäftsreisen und Pendelnde Arbeitnehmer. Des Weiteren werden die Produktionsumfänge (Scope 1 und 2) zur Fertigung des Cayenne im Werk Bratislava des Volkswagen Konzerns sowie des Boxster und Cayman im Werk Osnabrück des Volkswagen Konzerns in die Kategorie „Erworbene Waren und Dienstleistungen“ integriert. Die Emissionen aus den Kategorien „Vorgelagerter“ sowie „Nachgelagerter Transport und Vertrieb“, die durch die Produktion dieser zwei Baureihen entstehen, werden ebenfalls neu aufgenommen. Die Werte stammen aus dem Volkswagen Konzern DKI. Darüber hinaus werden erstmalig das Nichtproduktionsmaterial sowie die Servicedienstleistungen „spend based“ für die Kategorie „Erworbene Waren und Dienstleistungen“ erhoben. In Summe werden somit für das Berichtsjahr in Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope-3-Standards zwölf der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien ermittelt und berichtet. Nicht berücksichtigt sind die Kategorien 3.10 (Verarbeitung verkaufter Produkte) und 3.15 (Investitionen). In der Kategorie 3.9 (Nachgelagerter Transport) sind die von der Porsche AG nicht beauftragten Transporte ausgeschlossen, die beauftragten Transporte sind in der Kategorie 3.4 (Vorgelagerter Transport und Vertrieb) subsumiert. Zudem sind die Emissionen aus dem Aftersales und dem Motorsport derzeit nicht berücksichtigt.

Für die Ermittlung der Werte in den einzelnen Kategorien werden folgende Methoden angewendet:

- Scope 3.1: Die CO₂-Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw. Sie wurden auf Basis von Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden. Weitere erworbene Waren und Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns werden ausgabenbasiert ermittelt. Zudem werden die Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Volkswagen Produktionsstandorte Bratislava und Osnabrück für die im Berichtsjahr produzierten Cayenne, Boxster und Cayman erhoben.
- Scope 3.2: Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten der Volkswagen AG ausgabenbasiert.
- Scope 3.3: Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im Volkswagen Konzern internen Umweltinformationssystem sowie im Porsche-eigenen Datenerhebungssystem für die Konzerngesellschaften der Porsche AG erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂ umgerechnet.
- Scope 3.4: Diese Zahl entspricht den CO₂-Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden von der Porsche AG beauftragten Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten des Porsche AG Konzerns weltweit. Darüber hinaus werden die Logistik-Emissionen der Volkswagen Produktionsstandorte Bratislava und Osnabrück für die im Berichtsjahr produzierten Cayenne, Boxster und Cayman erhoben.
- Scope 3.5: Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im Volkswagen Konzern-internen Umweltinformationssystem sowie im Porsche-eigenen Datenerhebungssystem für die Konzerngesellschaften der Porsche AG erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂ umgerechnet.
- Scope 3.6: Die Erhebung umfasst alle Reiseaktivitäten des Porsche AG Konzerns, die über zentrale Rahmenverträge mit externen Dienstleistern (Reisebüro, Mietwagenanbieter sowie Flug-Shuttle-Anbieter) gebucht wurden. Sofern keine Primärdaten zu einzelnen Konzerngesellschaften vorliegen, erfolgte eine Hochrechnung via Emissionsfaktor auf Basis der Mitarbeiterzahl. Vereinzelt individuell gebuchte Reiseleistungen sind nicht enthalten.

- Scope 3.7: Die Emissionen basieren ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Porsche AG Konzerns und regionspezifische externe generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden.
- Scope 3.8 und 3.13: Die Berechnung der Emissionen durch die Ver- und Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten der Volkswagen AG und der Verwendung von Emissionsfaktoren.
- Scope 3.9: Die von der Porsche AG beauftragten Transporte sind in der Kategorie 3.4 enthalten.
- Scope 3.10: Kategorie 10 umfasst Emissionen aus der Verarbeitung verkaufter Produkte und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.
- Scope 3.11: Die CO₂-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2024 produzierten Pkw bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenmissionen [g CO₂/km] in den Hauptmärkten Europas (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und den USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet. Aufgrund einer Aktualisierung dieser generischen Emissionsfaktoren im Jahr 2024 wurden die historischen Emissionen ebenfalls auf den neuen Kenntnisstand aktualisiert.
- Scope 3.12: Die CO₂-Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw. Sie wurden auf Basis von Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden.
- Scope 3.14: Seit dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung auf einer jährlichen Evaluation der CO₂-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.
- Scope 3.15: Kategorie 15 umfasst Emissionen aus verschiedenen Arten von Investitionen und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.

Generell kann es bei der Erhebung der Scope-3-Emissionen zu Abweichungen hinsichtlich des betrachteten Erhebungszeit-

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

raums kommen. So berichten verschiedene Unternehmensbereiche, wie z. B. Logistik und Franchises, zum Teil Zahlen vom vorherigen Berichtsjahr.

OFFENLEGUNG WESENTLICHER ÄNDERUNGEN UND DEREN AUSWIRKUNGEN AUF DIE VERGLEICHBARKEIT DER THG-EMISSIONEN

Grundsätzlich ist zu beachten, dass in den Nichtfinanziellen Erklärungen der Vorjahre des Porsche AG Konzerns ausschließlich die Emissionsdaten der Porsche AG sowie des zweiten großen Produktionsstandorts in Leipzig betrachtet wurden. Die mit diesem Bericht vorliegenden absoluten Emissionsdaten decken hingegen den gesamten Porsche AG Konzern ab.

Zur Herstellung der Vergleichbarkeit des Basisjahres (2023) und des Berichtsjahres wurde von der Porsche AG und dem Volkswagen Konzern für die Scope-3-Emissionen erstmalig eine Base Year Recalculation durchgeführt, die in der Zwischenzeit aufgetretene methodische Änderungen auf das Basisjahr überträgt.

GESAMTEMISSIONEN UND TREIBHAUSGASINTENSITÄT
 Für die Ermittlung der Treibhausgas-Gesamtemissionen werden die ermittelten Emissionsmengen in Scope 1 bis 3 addiert. Die Treibhausgasintensität wird ermittelt, indem die Treibhausgas-Gesamtemissionen durch die Nettoerlöse des Porsche AG Konzerns geteilt werden. Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem **→ Konzernabschluss - Umsatzerlöse** entnommen werden.

Kennzahlen zum Einsatz von CO₂-Zertifikaten
 Derzeit gibt es im Porsche AG Konzern weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entfernung und Speicherung von Treibhausgasen.

Der Porsche AG Konzern verfolgt ein ambitioniertes Dekarbonisierungsprogramm. Dabei haben Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen höchste Priorität. Im Zuge dessen verfolgt der Porsche AG Konzern Ansätze zur Umstellung der Energieversorgung auf weniger CO₂-intensive oder regenerative Energien. Auf das Mittel der Kompensation greift der Porsche AG Konzern erst zurück, wenn sich Emissionen technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht vermeiden lassen. Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation findet für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 Verwendung.

Im Berichtsjahr wurden durch den Porsche AG Konzern eine Gesamtmenge von 1.490.506 t CO₂-Äquivalent kompensiert. Dabei werden ausschließlich CO₂-Zertifikate genutzt, die anerkannten internationalen Standards entsprechen. Der Porsche AG Konzern beurteilt, ergänzend zu den externen Zertifizierungsstandards, seine Kompensationsprojekte nach eigenen Standards, um eine weitere Qualitätssicherung zu gewährleisten. Im Berichtsjahr wurden ausschließlich Emissionszertifikate genutzt, die den Standards Verra und Gold entsprechen.

Einsatz von CO₂-Zertifikaten im Porsche AG Konzern

t CO ₂ e	2024
Gesamtmenge gelöschte CO ₂ -Zertifikate	1.490.506
Anteil von Abbauprojekten (in %)	100,0
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	0,0
Anerkannter Qualitätsstandard 1: Verra (in %)	66,0
Anerkannter Qualitätsstandard 2: Gold-Standard (in %)	34,0
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	0,0
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gemäß Artikel. 6 des Pariser Abkommens gelten (in %)	0,0

Interne CO₂-Bepreisung
 Der Porsche AG Konzern sieht die Dekarbonisierung der Wertschöpfungsketten als strategische Aufgabe. Eine wirksame Dekarbonisierung kann nur durch einen stringenten Steuerungsmechanismus erreicht werden. Deshalb arbeitet die Porsche AG intern, beispielsweise im Rahmen der Fahrzeugprojekte, mit einer CO₂-Zielsteuerung, welche kontinuierlich die CO₂-Emissionen der Fahrzeugprojekte berechnet sowie Maßnahmen zu deren Reduktion im Entwicklungsprozess auf Grenzkostenbasis [€/t CO₂] bewertet und zur Entscheidung bringt. Die finanziellen Mittel zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele werden in der Unternehmensplanung vorgehalten.

E2 UMWELTVERSCHMUTZUNG

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚚	→	🌙	🌓	🌑
Luftverschmutzung	Verschlechterung der lokalen Luftqualität und Gesundheitsschäden aufgrund von Produktionsprozessen und Produktverwendung, die zu einer hohen Luftverschmutzung führen	■	■	■	□	■	□
Wasserverschmutzung	Hoher Grad der Wasserverschmutzung durch Produktionsprozesse	■	■	■	□	■	□
Besonders besorgniserregende Stoffe	Verwendung und unsachgemäße Handhabung besonders besorgniserregender Stoffe	■	■	■	■	□	□

→| Vorgelagert 🚚 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🌙 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🌓 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🌑 Langfristig (>5 Jahre)

Bei den Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns entstehen Emissionen bzw. Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden. In der vorgelagerten Lieferkette ist das z. B. bei der Rohstoffgewinnung, der Produktion von Fahrzeugkomponenten und in der Logistik der Fall. In der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion entstehen Emissionen beispielsweise im Karosseriebau, in der Lackiererei und in der Montage. Während der Nutzungsphase spielen bei vollelektrifizierten Fahrzeugen die Treibhausgasmissionen aus der Strombereitstellung und -erzeugung die größte Rolle, bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor die Abgase. Darüber hinaus können weitere Emissionen in Luft, Wasser und Böden entstehen.

Das Thema Umweltverschmutzung steht in engem Zusammenhang mit Auswirkungen auf den Klimawandel, Wasserressourcen, biologische Vielfalt sowie Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, die in den entsprechenden Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung behandelt werden. Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien und Konzepten sowie Maßnahmen der Porsche AG Konzern Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Böden möglichst minimiert und einen sicheren Umgang mit (besonders) besorgniserregenden Stoffen so weit wie möglich erreicht.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF UMWELTVERSCHMUTZUNG

Der Themenbereich Umweltverschmutzung wurde im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Auswirkungen in Bezug auf Luftverschmutzung

Hinsichtlich der Luftverschmutzung hat der Porsche AG Konzern eine tatsächliche negative Auswirkung festgestellt. Der

Porsche AG Konzern trägt an den eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette durch Produktionsprozesse, Logistik und Produktnutzung zur Verschlechterung der lokalen Luftqualität bei. Dies kann zu möglichen Gesundheitsschäden bei Menschen und Tieren sowie zu Umweltschäden führen. Die Auswirkung kann auch durch die Entwicklung und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie die Nutzung dieser in der nachgelagerten Wertschöpfungskette entstehen.

Die identifizierte Auswirkung kann wiederum einen Effekt auf das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns sowie auf die Wertschöpfungskette haben, da gesetzliche Vorgaben die Aktivitäten eventuell einschränken und somit Anpassungen erforderlich machen können.

Auswirkungen in Bezug auf Wasserverschmutzung

Eine weitere tatsächliche negative Auswirkung wurde in Bezug auf Wasserverschmutzung identifiziert. Der Porsche AG Konzern leistet durch Produktionsprozesse in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie an den eigenen Standorten einen potenziellen Beitrag zu Wasserverschmutzung. Ein eventueller Eintrag von Schadstoffen ins Wasser kann zu möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei Menschen und Tieren sowie zu Schäden in der Natur führen.

Der festgestellte Einfluss kann wiederum Auswirkungen auf das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns sowie auf die Wertschöpfungskette haben, da zukünftige Gesetze Wasserverschmutzung sanktionieren und somit Veränderungen in der Wertschöpfungskette erforderlich machen könnten.

Auswirkungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe

Im Zusammenhang mit besonders besorgniserregenden Stoffen hat die Wesentlichkeitsanalyse eine potenzielle negative Auswirkung ergeben. Die Verwendung und unsachgemäße Handhabung von besonders besorgniserregenden Stoffen können Umwelt und Mensch beeinträchtigen und zu Schäden an Flora und Fauna sowie der menschlichen Gesundheit führen.

Für eine sachgemäße Handhabung von besonders besorgniserregenden Stoffen werden bei eintretenden Abweichungen vom bestimmungsgemäßen Betrieb sowie bei Betriebsstörungen nach Porsche-internen Regelungen entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Eine unsachgemäße Handhabung kann trotz alledem sowohl in der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion als auch entlang der Wertschöpfungskette von der Rohstoffgewinnung bis zum Recycling vorkommen. Es besteht ein Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns, da einige besonders besorgniserregende Stoffe nur schwer zu substituieren sind. Zukünftige Gesetze könnten die Verwendung solcher Stoffe einschränken oder verbieten und somit wiederum im Geschäftsmodell oder in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu möglichen Anpassungen führen.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern auch ein mittel- bis langfristiges finanzielles Risiko im Zusammenhang mit per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) identifiziert. Die EU-Kommission hat für diese Gruppe von besonders langlebigen Chemikalien ein Maßnahmenpaket angekündigt, um die aus der Verwendung von PFAS entstehenden Emissionen in die Umwelt zu adressieren. Hierzu gehört die Beschränkung der Herstellung und Verwendung sowie des Inverkehrbringens der PFAS in der EU-Chemikalienverordnung REACH.

Aufgrund der Verwendung und des Inverkehrbringens von PFAS in einem Großteil der Produkte des Porsche AG Konzerns, könnte sich das potenzielle Verbot auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und die eigene Geschäftstätigkeit auswirken. Daraus resultieren eventuelle Kosten- und Absatzrisiken sowie Compliance- und Rechtsrisiken. Zudem ist die Umstellung auf PFAS-freie, nachhaltigere Materialien mit hohen Forschungs- und Entwicklungskosten verbunden. Die Porsche AG überwacht und steuert das identifizierte Risiko durch eine eigene Arbeitsgruppe.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern ist sich der möglichen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf die Umwelt bewusst und arbeitet aktiv daran, Schadstoffeinträge in Luft und Wasser an den eigenen Standorten sowie – wo möglich – in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu verringern. Daher hat der Porsche AG Konzern Umweltschutz als eine von vier Säulen seiner Umwelt- und Energiepolitik definiert. Auch in der Strategie 2030 Plus und in der Querschnittsstrategie Nachhaltigkeit ist das Ziel verankert, negative Umweltauswirkungen in Luft,

Wasser oder Böden möglichst zu vermeiden. Mehr Informationen zu dieser Strategie werden im Abschnitt Nachhaltigkeitsstrategie im Kapitel → **Allgemeine Informationen** beschrieben.

Die Zielsetzung einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns verfolgen die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH mit einem eigens dafür aufgesetzten Programm. In diesem werden konkrete Schritte auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Produktion entwickelt und implementiert. Zudem wird mit zwei Bewertungsmethoden – Standortcheckliste und „Impact Points“-Methode – u. a. der Ressourcenverbrauch bewertet.

Die Standortcheckliste erfasst anhand von 142 Umweltkriterien qualitative Eigenschaften einer Fabrik, um den ökologischen Zustand zu erfassen. Die Checkliste analysiert die Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern: Umwelt-Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe, Mobilität. Dies ermöglicht eine Bewertung von umweltrelevanten Eigenschaften eines Standorts, die (teilweise) nicht mit Zahlen beschrieben werden können. Beispiele hierfür sind Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität, zur Etablierung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Daneben erfolgt für die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH eine quantitative Bewertung der Ressourcennutzung im Rahmen übergeordneter Umweltkennzahlen, die nach der „Impact Points“-Methode des Volkswagen Konzerns erfasst und berechnet werden. Weitere Informationen zur Impact Points-Methode sind im Abschnitt → **Ziele** zu finden.

Die Bewertungsmethoden werden zukünftig auch in die Audits des → **Umwelt-Compliance-Management-Systems** integriert, sodass eine kontinuierliche Verbesserung zur Erreichung einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns für die strategische Steuerung transparent dargestellt und überprüft wird.

Die Steuerung von → **Maßnahmen** und → **Zielen** in Bezug auf Luft-, Wasser- und Bodenemissionen ist organisatorisch fest im Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns verankert – ebenso in spezifischen Managementsystemen mit Nachhaltigkeitsbezug, beispielsweise im Environmental Compliance Management System (ECMS). Das Nachhaltigkeitsmanagement wie auch das ECMS werden ausführlich unter → **E1 Klimawandel** beschrieben.

Die Koordination aller Aktivitäten im Bereich Umweltschutz erfolgt über die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“. In den Konzerngesellschaften und an den Standorten wird die Planung und Umsetzung eigenverantwortlich durchgeführt. Für die

Standorte des Porsche AG Konzerns gibt es eigene Umwelt- und Energiemanagementbeauftragte. Diese beraten und überwachen u. a. Umwelt- und Energiekennzahlen, prüfen deren Plausibilität und steuern Umwelt- sowie Energiemanagementaudits.

Der Themenbereich Umweltverschmutzung gliedert sich in folgende Aspekte: Luft- und Wasserverschmutzung, Verschmutzung von lebenden Organismen und Nahrungsressourcen sowie besonders besorgniserregende Stoffe. Nachfolgend werden die Ansätze beschrieben, mit denen der Porsche AG Konzern diese Aspekte positiv gestalten möchte.

Reduzierung von Emissionen in der Fahrzeugproduktion und -entwicklung

Neben der Reduzierung von Treibhausgasemissionen strebt der Porsche AG Konzern auch die Reduzierung weiterer Luftemissionen in der eigenen Fahrzeugproduktion an.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH erfassen, messen und überwachen an ihren Standorten die wesentlichen Emissionen. Dazu gehören Emissionen wie Kohlenstoffdioxid (CO₂), Stickoxide (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) oder Schwefeldioxid (SO₂). Diese entstehen hauptsächlich bei Verbrennungsprozessen. Zusätzlich werden Emissionen wie Chlor- oder Fluorkohlenwasserstoffe (CKW bzw. FKW) erfasst, die hauptsächlich aus Kältemitteln stammen. Des Weiteren werden flüchtige organische Verbindungen (VOC) gemessen, die vor allem bei Lackierprozessen, aber auch in der Sattlerei freigesetzt werden können. Mithilfe technischer Maßnahmen sollen diese Emissionen möglichst minimiert werden.

In den Lackierereien am Standort Stuttgart-Zuffenhausen bindet zunächst ein elektrostatisches Abscheidesystem überschüssigen Lacknebel. In der „Lackiererei I“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen filtert zusätzlich eine nasschemische Abluftreinigungsanlage freigesetzte Lösungsmittel, die wiederaufbereitet werden können. Die gereinigte Abluft fließt zu etwa 70 % zurück in den Umluftkreislauf. Die verbleibenden rund 30 % der Abluft enthalten eine Lösemittelkonzentration, die deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert von 30 Gramm pro Quadratmeter Karosserieoberfläche liegt. Dieser wird um ca. 6,27 g/m² unterschritten. In der „Lackiererei II“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wird der Grenzwert durch eine regenerativ-thermische Nachverbrennung im Rahmen der Abgasnachbehandlung um ca. 27 g/m² unterschritten. Am Standort Leipzig unterschreitet die Lackiererei den Grenzwert um ca. 26,4 g/m². Im Berichtszeitraum gab es im Rahmen der Fahrzeugproduktion bei der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH keine Emissionen von Kältemitteln, die in den Anhängen A, B, C und E zum Montrealer Protokoll über die ozonabbauenden Stoffe enthalten sind.

Am Standort Leipzig kommt das Abscheidesystem „Eco DryScrubber“ zum Einsatz. Diese Technologie basiert auf der

Trockenabscheidung mit Kalksteinmehl als Bindemittel. Das verbrauchte Kalksteinmehl wird anschließend in einem Zementwerk zu Zement und Klinker verarbeitet.

Zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen im Berichtsjahr werden unter → **Maßnahmen** beschrieben.

Im Sinne eines verantwortungsvollen Umgangs mit der Ressource Wasser konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung insbesondere auf die Vermeidung von Emissionen ins Wasser, die Reduzierung von Schadstoffeinträgen bei der Ableitung von Wässern sowie auf verstärkten Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von potenziell wassergefährdenden Stoffen.

Die bei der Fahrzeugproduktion anfallenden Abwässer werden in prozessspezifischen Vorrichtungen wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern vorbehandelt, um Schadstoffe zu reduzieren und die Gewässerbelastung durch Schadstoffeinleitungen zu verringern. Die Abwässer werden entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht. Im Berichtsjahr wurden die bestehenden Abwassergrenzwerte eingehalten. Weitere Informationen zum Thema Wasser finden sich im Kapitel → **E3 Wasser**.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH erfassen an ihren Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorten relevante Emissionen in Abwässern wie den chemischen Sauerstoffbedarf (CSB), Phosphor (P), Stickstoff (N), Zink (Zn) und Nickel (Ni). Die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte aus behördlichen Auflagen wird durch regelmäßige Analysen überprüft.

Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wie Medienversorgungsanlagen, Tankstellen oder Lageranlagen müssen so errichtet und betrieben werden, dass gegen das Austreten wassergefährdender Stoffe Vorsorgemaßnahmen durch technische oder organisatorische Schutzeinrichtungen und Rückhaltevolumen getroffen sind. Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen werden in einer Datenbank erfasst, bewertet sowie dokumentiert und durch eine Sachverständigenorganisation geprüft.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie das Entwicklungszentrum Weissach sind zertifizierte Fachbetriebe nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die bestimmte Anlagen zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen errichten, instand setzen, innen reinigen und stilllegen dürfen.

Die Betriebsstörungen der Porsche AG mit möglichen Auswirkungen auf Boden oder Gewässer beschränkten sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf Kleinschadensfälle beim Trans-

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

port bzw. Be- und Entladen von Gebinden sowie Hydraulikleckagen an Transportfahrzeugen, die intern behoben werden konnten. Auch bei der Porsche Leipzig GmbH gab es beschränkt auf Boden oder Gewässer im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Ereignisse.

Der Porsche AG Konzern erfüllt bei der Herstellung von voll-elektrischen Fahrzeugen die DNSH-Kriterien nach der → **EU-Taxonomie**, die sich im Hinblick auf das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns insbesondere aus Anlage C der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 ergeben. Hierfür müssen u. a. besonders besorgniserregende Stoffe einer Substitutionsprüfung unterzogen werden. Die Anforderung zur Durchführung der Substitutionsprüfung ist in der VW Norm 91101 verankert.

Umgang mit besonders besorgniserregenden Stoffen

Bei der Herstellung von Fahrzeugen wird entlang der Lieferkette eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer Stoffe benötigt. Einige dieser chemischen Stoffe können gefährliche Eigenschaften aufweisen und ein potenzielles Gesundheits- oder Umwelt-risiko darstellen. Besonders relevant sind dabei Stoffe, die als besorgniserregende Stoffe (Substances of Concern, SOC) oder im Sinne der EU-Chemikalienverordnung REACH als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) bezeichnet werden.

Die Porsche AG hat Vorgaben und Prozesse etabliert, die bereits bei der Fahrzeugentwicklung die Vermeidung und Substitution von besonders besorgniserregenden Stoffen vorsehen.

Beim Einsatz und bei der Handhabung von Chemikalien bestehen innerhalb des Porsche AG Konzerns Prozesse, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für einen sicheren Einsatz bei der Produktion und in den Fahrzeugen zu erreichen. An den Fahrzeugproduktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach fallen gefährliche Abfälle wie Altöle, Säuren oder Laugen sowie Lösemittelgemische an, die beim Transport Gefahrgut darstellen.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH überprüfen kontinuierlich durch interne Freigabe- und Kontrollprozesse die Einhaltung der aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften sowie der internen Regelungen zur Verwendung von Gefahrstoffen. Diese Prozesse sind Bestandteil des konzernweiten → **Umwelt-Compliance-Management-Systems**. Dabei prüfen relevante Fachbereiche, wie z. B. Umweltschutz, Brandschutz, Arbeitssicherheit oder das Gesundheitsmanagement, den Gefahrstoff und geben ihn zur Verwendung frei bzw. ordnen eine Ersatzstoffprüfung an. Die bestehenden Prozesse werden regelmäßig an aktuelle Vorschriften und Stoffe angepasst.

In diesem Zusammenhang prüft die Porsche AG in ihren Analysen und Bewertungen auch bereits den Einsatz alternativer Substanzen.

Die Porsche AG verfügt über Notfallpläne und Gefahrenabwehrmaßnahmen, die speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten sind und darauf abzielen, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Weitere Details hierzu sind unter → **Richtlinien und Konzepte** zu finden.

An den Produktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach gibt es jeweils eine eigene Werkfeuerwehr, die bei etwaigen Betriebsstörungen schnell vor Ort ist und geeignete Maßnahmen einleiten kann.

Reduzierung von Emissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine unmittelbaren Zulieferer in der Wertschöpfungskette zu Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltbelastungen. Dies geschieht sowohl durch allgemeine als auch durch materialspezifische Vorgaben. Mehr Informationen finden sich unter → **Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette**.

Trotz der Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer kann der Porsche AG Konzern diese Aspekte jedoch nicht direkt beeinflussen. Dies gilt insbesondere für die Rohstoffgewinnung und -verarbeitung in der weiter vorgelagerten Lieferkette, z. B. für chemische Prozesse bei der Erzgewinnung für Kupfer. In diesem Zusammenhang engagiert sich der Porsche AG Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Initiativen, die sich aktiv für eine nachhaltigere Produktion in den Rohstoffländern einsetzen. Informationen dazu sind im Abschnitt → **Maßnahmen** beschrieben.

Reduzierung von Emissionen in der Fahrzeugnutzungsphase

Der Porsche AG Konzern arbeitet darüber hinaus daran, die Luft-, Wasser- und Bodenemissionen während der Nutzungsphase des Fahrzeugs und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zu reduzieren. Der Porsche AG Konzern ist verpflichtet, in den Märkten, in denen Porsche-Fahrzeuge verkauft und/oder zugelassen werden, die regulatorischen Anforderungen für Luftemissionen einzuhalten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Vorschriften, welche die Regulierung der CO₂-Emissionen, der Zulassung von sogenannten „Zero Emission Vehicles“ und limitierte Emissionen betreffen. Weitere Informationen dazu finden sich im Kapitel → **E1 Klimawandel**.

Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben erfordert eine frühzeitige Erfassung der relevanten Daten und eine darauf aufbauende konsequente Steuerung im Hinblick auf die Zielvorgaben. Dies erfolgt z. B. im Rahmen der Fahrzeugtypisierung in den dafür zuständigen Fachbereichen der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften, in bereichsübergreifenden Gremien und in Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen Konzerns. Maßnahmen umfassen z. B. die Anpassung des Fahrzeugproduktportfolios einschließlich der Anpassung der Antriebsart, die

Veränderung der Produksubstanz und -technik, die Vertriebssteuerung und die Nutzung regulatorischer Flexibilitäten. Weitere Informationen sind unter → **Maßnahmen** aufgeführt.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Umweltverschmutzung ist in zahlreichen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Konzernrichtlinie „Environmental Compliance Management System“ (ECMS)** basiert auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht die Vorgehensweise, Zuständigkeiten sowie Prozesse rund um Umwelt- und Energiethemen im Rahmen des Umwelt-Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns, auch bezüglich des Themenbereichs Umweltverschmutzung. Ein organisiertes und strukturiertes Umwelt-Compliance-Management-System soll die Umsetzung nationaler und internationaler umwelt- bzw. energierechtlicher Anforderungen und interner Vorgaben sichern.

Die Konzernrichtlinie sowie das ECMS sind unter → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Das **Handbuch zu Umwelтанforderungen** der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH macht umfassende Vorgaben, um Umweltverschmutzung bei Neu- und Umbauten sowie in der Nutzungsphase von Gebäuden und Anlagen zu minimieren. Es werden grundsätzliche Vorgaben zur Ressourceneffizienz gemacht. In Bezug auf Gewässerschutz schreibt das Handbuch vor, dass diesbezügliche Anlagen nach der besten verfügbaren Technik errichtet und betrieben werden. Der Einsatz bzw. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist so gering wie möglich zu halten. Auch zu Lärm- und Lichtemissionen gibt es Vorgaben.

Die Ambition zur Erreichung einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns ist u. a. in einer themenbezogenen **Standortcheckliste** formuliert. Das Handbuch und die Standortcheckliste werden ebenfalls unter → **E1 Klimawandel** detaillierter beschrieben.

Die Porsche AG hat darüber hinaus die **Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“** und die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** erlassen. Darin sind jeweils umweltrelevante Vorgaben für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden sowie Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen. Die Betriebsmittelvorschriften regeln u. a. den Einsatz und die Vermeidung umweltgefährdender Stoffe sowie umfassende Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Gewässerschutz. Die Einhaltung dieser Betriebsmittelvorschriften wird von der jeweiligen Umweltabteilung überwacht. Die Betriebsmittelvorschriften stehen den

unmittelbaren Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns zur Verfügung. Für Mitarbeitende sind sie frei im Intranet abrufbar.

Mit der **Konzernrichtlinie „Gefahrenabwehrorganisation“** definiert der Porsche AG Konzern eine Vorgehensweise hinsichtlich einer effizienten und effektiven Gefahrenabwehrorganisation zur Verminderung bzw. Vermeidung von Schadensereignissen. Die Rahmenbedingungen sollen dabei eine einheitliche Umsetzung des Konzepts innerhalb des Porsche AG Konzerns sichern. Dadurch soll das Ziel erreicht werden, dass Gefahrenpotenziale durch eine erhöhte Werkssicherheit sowie eine systematische und kontinuierliche Vorgehensweise frühzeitig erkannt, bewertet und mit geeigneten Mitteln beseitigt werden können. Die Umsetzung der Gefahrenabwehrorganisation liegt in der Verantwortung der jeweiligen Standortleitung bzw. Geschäftsführung.

Bei der Porsche AG werden die Notfallpläne und Meldekettens regelmäßig an Beschäftigte, betroffene Bereiche und Auftragnehmer kommuniziert und Beschäftigte entsprechend ihrer Rolle bei der Gefahrenabwehr geschult. Außerdem werden regelmäßige Übungen durchgeführt.

Die Richtlinie adressiert damit die in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung, dass es zu einer falschen Handhabung von besonders besorgniserregenden Stoffen kommen kann. Vorfälle und Notsituationen sollen so weit wie möglich verhindert bzw. deren Auswirkungen auf Umwelt und Mensch im Fall des Eintretens reduziert werden.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch beim Thema Umweltverschmutzung hat der Porsche AG Konzern die Ambition, seiner Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette gerecht zu werden.

Die Porsche AG stellt in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf, um Umweltverschmutzung in der Wertschöpfungskette weitestmöglich zu minimieren:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an die direkten Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird unter → **G1 Unternehmensführung** ausführlich beschrieben, ebenso die Nachhaltigkeitsbewertung von unmittelbaren Zulieferern durch das „Sustainability Rating“ (S-Rating).

In Bezug auf Umweltverschmutzung verpflichten sich die direkten Geschäftspartner, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädlichen Lärmemissionen und keinen übermäßigen Wasser-

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

verbrauch verursachen, was zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Nahrungs- und Trinkwasserressourcen oder der menschlichen Gesundheit führen kann. Die unmittelbaren Geschäftspartner ergreifen geeignete Maßnahmen, um die Verwendung von besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit (z. B. krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Regelungen des Porsche AG Konzerns zu unterlassen bzw. zu vermeiden.

Zudem sind die direkten Geschäftspartner verpflichtet, die Anforderungen internationaler Übereinkommen und anderer bestehender Rechtsinstrumente in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe einzuhalten (insbesondere die Anforderungen des „Minamata-Übereinkommens“ aus dem Jahr 2013 über Quecksilber und des „Stockholmer Übereinkommens“ aus dem Jahr 2001 über persistente organische Schadstoffe). In den Lieferketten (Schmelzhütten oder Raffinerien) von sogenannten Konfliktmineralien (Zinn, Wolfram, Tantal und Gold) verpflichten sich die unmittelbaren Geschäftspartner, nur solche Rohstoffe zu verwenden, die den Anforderungen des „OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten“ entsprechen. Darüber hinaus dürfen nur Rohstoffe verwendet werden, die von der „Responsible Minerals Initiative“ (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft wurden.

Um eine nachhaltige Beschaffung von Rohmaterialien und Teilen über die vorgelagerte Lieferkette weitestmöglich zu verwirklichen, wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern für verschiedene Rohstoffe **Lastenhefte** entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Diese beschreiben die Nachhaltigkeitsanforderungen an die Rohstofflieferkette in Bezug auf Menschenrechte sowie Sozial- und Umweltstandards und gelten für die entsprechenden Beschaffungsanfragen des Porsche AG Konzerns.

Die Lastenhefte sind Bestandteil des „Raw Material Due Diligence Management System“ (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns und lagen im Berichtsjahr für Batterierohstoffe, Mica und Leder vor. Ein weiteres Lastenheft für Naturkautschuk wird über das Berichtsjahr hinaus im Porsche AG Konzern pilotiert. Die Lastenhefte stehen den damit befassten Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung.

Das Lastenheft für Leder verpflichtet unmittelbare Zulieferern zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung von Leder. So gibt es z. B. strenge Kriterien für die Wasserver-schmutzung beim Gerbprozess. Für die Einhaltung dieser Vorgaben wird der Nachweis eines Zertifikats der „Leather Working Group“ (LWG) gefordert. Das Lastenheft für die Batterierohstoffe (Lithium, Nickel, Kobalt und natürliches Grafit) fordert von den direkten Zulieferern des Porsche AG Konzerns die Umsetzung von Sorgfaltspflichten, u. a. in den Bereichen Luftverschmutzung, Wasserverbrauch, Biodiversität und Gefahrstoffe.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner und die Lastenhefte hinaus sind bezüglich der Wertschöpfungskette mehrere Normen des Volkswagen Konzerns thematisch relevant. Sie stellen spezifische Anforderungen an unmittelbare Zulieferer von Materialien und Fahrzeugkomponenten und gelten auch für die Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns. Die Verantwortung für die Normen liegt beim Vorstand des Volkswagen Konzerns. Sie werden den direkten Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns bereitgestellt und sind für Mitarbeitende im Intranet verfügbar.

Die **Volkswagen Konzernnorm „91101 Umweltnorm Erzeugnisse Material und Chemikalienkonformität“** regelt die Anforderungen an Lieferumfänge der unmittelbaren Zulieferer hinsichtlich der Verwendung von Stoffen, Gemischen und Erzeugnissen, die durch Gesetze oder interne Vorgaben des Volkswagen Konzerns verboten sind oder Auflagen unterliegen. So dürfen zahlreiche Stoffe grundsätzlich nicht eingesetzt oder nur mit strengen Grenzwerten verwendet werden. Für weitere Stoffe ist grundsätzlich eine Prüfung von Alternativen verpflichtend durchzuführen.

Explizit formuliert die Volkswagen Konzernnorm eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der REACH-Verordnung, die in der Kandidatenliste der ECHA (European Chemicals Agency) enthalten sind. Übergesetzlich fordert der Volkswagen Konzern, dass zulassungspflichtige Stoffe des Anhang XIV der REACH-Verordnung in der Regel bei Neuentwicklungen nicht mehr verwendet werden, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt.

Auch die **Volkswagen Konzernnorm „Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien“** befasst sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von besorgniserregenden Stoffen als Prozessmaterialien, Betriebsstoffe und Originalteile. Chemikalien, die als krebserregend, erbgutverändernd oder fortpflanzungsgefährdend der Kategorie 1A oder 1B eingestuft sind, dürfen grundsätzlich nicht verwendet werden. Besorgniserregende Stoffe sind weitestgehend zu vermeiden.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift an seinen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden an den Standorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette möglichst zu vermeiden bzw. zu verringern.

Hierzu wurden Maßnahmenpläne für das Berichtsjahr erstellt und entsprechend realisiert. Die folgenden Maßnahmen wurden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet:

Maßnahmen in Bezug auf die Fahrzeugproduktion

Die durchgeführten Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltemissionen in der eigenen Fahrzeugproduktion sind teilweise in weiteren Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung beschrieben: Maßnahmen zur Dekarbonisierung unter → **E1 Klimawandel**, Zertifizierungen der Produktionsstandorte ebenfalls unter → **E1 Klimawandel**, Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs und der Abwässer unter → **E3 Wasser**. Entwicklungsprojekte zum Recycling von Hochvoltbatterien werden unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** erläutert.

Im Berichtsjahr wurde im Entwicklungszentrum Weissach die Lackierung von 3D-gedruckten Bauteilen auf Tauchlackierung umgestellt. Die Tauchlackierung reduziert im Vergleich zur vorher verwendeten Sprühlackierung sowohl den Lackverbrauch als auch die Verlustmengen und das Abfallvolumen (z. B. aus Spraydosen). Die Umstellung wurde im Jahr 2024 durchgeführt und abgeschlossen.

In einem weiteren Projekt wurde die Kältekammer am Prüfstand im Gesamtfahrzeugprüfgebäude im Entwicklungszentrum in Weissach umgerüstet, um ein Kältemittel mit geringerem Global Warming Potential (GWP) einsetzen zu können, das im Fall einer Leckage weniger schädlich wäre.

Darüber hinaus hat der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr bei seinen unmittelbaren Zulieferern Abfragen nach dem DNSH-Kriterium (Do No Significant Harm) der → **EU-Taxonomie** durchgeführt, um die Substituierbarkeit u. a. von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) z. B. unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Kriterien bewerten zu können. Im Berichtsjahr wurden für die vollelektrischen Modelle der Porsche AG Substitutionsprüfungen durchgeführt. Weitere Informationen finden sich unter → **EU-Taxonomie**.

Maßnahmen in Bezug auf die Wertschöpfungskette

Um auch in der vor- und nachgelagerten Lieferkette Emissionen in Luft, Wasser und Böden weitestgehend zu vermeiden, engagiert sich der Porsche AG Konzern gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in mehreren Initiativen, die sich aktiv für eine

nachhaltigere Rohstoffgewinnung und einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen einsetzen. Diese können auch dazu beitragen, dass Emissionen reduziert werden.

Beispielsweise untersucht die Porsche AG gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern seit 2021 im Rahmen der Initiative „Responsible Lithium Partnership“ die Auswirkung der Sole- und Wassernutzung in Chile und setzt sich für einen nachhaltigeren Lithiumabbau ein. Weitere Informationen finden sich unter „Maßnahmen“ zum Thema → **E3 Wasser**.

Weitere Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz in der Lieferkette sind unter → **E1 Klimawandel** beschrieben.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern ist sich der möglichen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf die Umwelt bewusst und arbeitet aktiv daran, die Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden an den Standorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu reduzieren. In der Strategie 2030 Plus wie auch in der Querschnittstrategie Nachhaltigkeit ist daher das übergeordnete Ziel verankert, negative Umweltauswirkungen wie Schadstoffemissionen in Luft und Wasser so weit wie möglich zu vermeiden. Weitere Details sind in den allgemeinen Informationen im Abschnitt → **Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette** aufgeführt.

In Bezug auf Treibhausgasemissionen hat der Porsche AG Konzern in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten quantitative Ziele formuliert (Ziele für Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen, Dekarbonisierungsindex (DKI)). Diese sind unter → **E1 Klimawandel** ausführlich dargestellt.

Der Porsche AG Konzern hat zwar noch keine spezifischen Ziele hinsichtlich sonstiger Luft- und Wasseremissionen formuliert, steuert aber die identifizierten negativen Auswirkungen auf die Luft- und Wasserqualität im Rahmen mehrerer Umweltkennzahlen.

Die Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH messen und berechnen an den Fahrzeugproduktionsstandorten den Ressourcenverbrauch nach Methoden des Volkswagen Konzerns – der Umweltentlastung Produktion (UEP). Hierfür wurden vom Volkswagen Konzern fünf KPIs definiert, mit denen dieser übergreifend die Ressourceneffizienz eines Fahrzeugproduktionsstandortes misst. In diese Kennzahlen fließen u. a. Werte für den Energie- und Wasserverbrauch ein, aber auch Angaben zu CO₂-Emissionen, Lösemitteln und Abfällen. Im Hinblick auf Luft-, Wasser- und Bodenemissionen beinhaltet die Kennzahl UEP beispielsweise auch die Luftemissionen von flüchtigen organischen Verbindungen (VOC-Emissionen) pro Fahrzeug.

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

Der gewichtete Mittelwert dieser aufgeführten Kennzahlen wird als UEP bezeichnet und seit 2014 erhoben. Ziel ist es, in der Porsche-eigenen Produktion die Umweltbelastungen pro Fahrzeug im Zeitraum von 2014 bis 2025 um 45 % zu reduzieren. Im Berichtsjahr betrug die erreichte Reduzierung 43,5 %, bzw. 39,9 % unter Berücksichtigung der CSRD-Methodik für die Anrechnung von bilanziellem Biomethan. Detaillierte Informationen zur Beschreibung der methodischen Unterschiede finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Ab 2025 wird die „Impact Points“-Methode die UEP methodisch ablösen. Bei den „Impact Points“ wird zusätzlich die Wirkungsabschätzung über einen Multiplikator zur Relevanz berücksichtigt. Die „Impact Points“ umfassen auch den Umweltaspekt „Luftschadstoffe“. Die Kennzahl bezieht ebenfalls die VOC-Emissionen und des Weiteren Stickoxide (NO_x) und Staub (Particular Matter, PM) bei der Fahrzeugproduktion mit ein. Auch die Aspekte „Wasserverschmutzung“, „Abwasser“, „Abfall“ und „Energie“ werden bei der Berechnung der „Impact Points“ berücksichtigt.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Luft- und Wasserverschmutzung

Im Bereich Luftverschmutzung beziehen sich relevante Schadstoffemissionen auf flüchtige organische Verbindungen (VOC), Chlorkohlenwasserstoffe (CKW), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW), Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM), Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO₂).

Hinsichtlich Wasserverschmutzung sind Zink, Nickel, organische Schadstoffe (TOC) und Fluoride relevante Parameter.

Gemäß den regulatorischen Anforderungen müssen für die Berichterstattung nur Emissionsmengen aus Anlagen berücksichtigt werden, die laut Europäischem Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden. Im Porsche AG Konzern gibt es keine Anlagen, die einen dieser Schwellenwerte überschreitet. Um bezüglich Luft- und Wasserverschmutzung dennoch Transparenz zu schaffen, werden die entsprechenden Schadstoffemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte inklusive des Entwicklungsstandorts Weissach berichtet.

Emissionen in Luft und Wasser

t	2024
Luftemissionen	
VOC	114,89
CKW	–
FKW	0,58
NO _x	31,00
PM	0,12
CO	29,51
SO ₂	0,33
Wasseremissionen	
Zink	0,14
Nickel	0,01
TOC	90,24
Fluoride	2,02

Methoden und Annahmen

Für die Erhebung der Schadstoffmengen werden unterschiedliche Methoden eingesetzt. In Bezug auf Luftverschmutzung werden die Emissionsmengen für NO_x, SO₂, CO und PM errechnet, indem die eingesetzte Primärenergie je Brennstoff für die Verbrennung mit brennstoffspezifischen Emissionsfaktoren multipliziert wird. Für die Ermittlung der eingesetzten Primärenergie werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen. Für Monate ohne vorliegende Ist-Werte wird eine Hochrechnung vorgenommen. Die Emissionen werden berechnet, da keine individuelle Messung an den einzelnen Anlagen möglich ist. Für die FKW- und CKW-Gase werden die Emissionsmengen über die nachgefüllte Kältemittelmenge errechnet. Lösemittel (VOC), die in der Abluftreinigung im Lack (Fahrzeugpproduktionsstandorte) auftreten, werden über ein Messsystem auf Tagesbasis gemessen (nach TA-Luft sowie 31. BImSchV). Anschließend werden Monatsmittelwerte gebildet, anhand derer die Emissionen auf das Gesamtjahr hochgerechnet werden.

Die Ermittlung der Schadstoffgehalte in den Abwässern erfolgt über ein externes akkreditiertes Labor. Die Probenahme erfolgt dabei in Stichproben. Eine kontinuierliche Messung der Schadstoffmengen ist keine behördliche Forderung und mit einem deutlich höheren Aufwand verbunden im Vergleich zu periodischen Messungen. Das Analyseverfahren wird über die Abwasserverordnung geregelt. Basierend auf den Stichproben berechnet der Porsche AG Konzern die Gesamtsummen der Schadstoffe über die Hochrechnung der gemessenen Schadstoffmengen auf das Gesamtabwasservolumen. Letzteres errechnet sich aus der Differenz zwischen Wasserentnahmen und Wasserverbrauch.

Kennzahlen zu besonders besorgniserregenden Stoffen

Bei der Herstellung von Fahrzeugen werden entlang der Lieferketten eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer Stoffe benötigt. Im Zuge der wachsenden Elektrifizierung des Produktportfolios besteht die Annahme, dass zukünftig der Bedarf an chemischen Rohstoffen (z. B. für Hochvoltbatterien) noch steigen wird. Einige dieser chemischen Stoffe können gefährliche Eigenschaften aufweisen und ein potenzielles Risiko für Gesundheit oder Umwelt darstellen. Der Porsche AG Konzern hat Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich bereits bei der Fahrzeugentwicklung die Vermeidung und Substitution von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) vorsehen.

Sofern SVHC als solche oder in Gemischen eingekauft bzw. während der Produktion verwendet werden, sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagement-Prozesse überprüft, erfasst und freigegeben. Eine diesbezügliche Mengenauswertung der SVHC kann aktuell nicht vollumfänglich durchgeführt werden, da der Einkaufs- sowie Distributionsprozess im Porsche AG Konzern nicht einheitlich über ein zentrales IT-System gesteuert wird. Inwiefern SVHC durch die Bildung neuer chemischer Verbindungen während der Produktionsprozesse potenziell neu entstehen könnten, wird derzeit nicht erfasst und muss zunächst geprüft werden. Aktuell ist davon auszugehen, dass dies nicht in relevantem Umfang der Fall ist.

Es besteht derzeit keine Möglichkeit, alle SVHC zu erheben, welche die Anlagen des Porsche AG Konzerns potenziell als Emissionen verlassen könnten. An den Standorten des

Porsche AG Konzerns soll stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben gehandelt werden. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben durch die Behörden genehmigt. Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen, hat der Porsche AG Konzern das Three-Lines-Modell implementiert. Die erste Linie ist der Risikoeigner (Betreiber), der durch Hinwirkung und Kontrolle (z. B. Audits) durch die zweite Linie unterstützt wird. Die dritte Linie ist die Risiko-Assurance (interne Revision), die unabhängige Sicherheit über die Wirksamkeit von Governance, Risikomanagement und internen Kontrollen bietet. Produzierende Standorte des Porsche AG Konzerns sind zusätzlich durch akkreditierte Prüfungsunternehmen nach den ISO-Standards 14001 sowie 50001 zertifiziert.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE IN DEN PRODUZIERTEN FAHRZEUGEN

Im Berichtsjahr identifizierte der Porsche AG Konzern besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC), die in den produzierten Porsche-Fahrzeugen enthalten waren. Dabei stellte Blei die mit Abstand relevanteste besonders besorgniserregende Substanz dar, welche der Gefahrenklasse Reproduktionstoxisch (Artikel 57c) zugeordnet ist. Blei wiederum findet sich in den Porsche-Fahrzeugen vor allem in Blei-Starterbatterien. Bei sachgemäßer Verwendung und Entsorgung der Batterien gelangt dabei kein Blei bzw. keine Bleiverbindungen in die Umwelt. Abgesehen von Blei waren in geringerem Umfang weitere SVHC in den Fahrzeugen enthalten.

→ **Besonders besorgniserregende Stoffe im Porsche AG Konzern**

Besonders besorgniserregende Stoffe im Porsche AG Konzern

t	2024
Besonders besorgniserregende Stoffe als Teil von Produkten oder Dienstleistungen	
Kanzerogen (Artikel 57a)	14
Mutagen (Artikel 57b)	0
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	2.832
PBT (Artikel 57d)	0
vPvB (Artikel 57e)	7
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	15
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	0
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	5
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit (und/oder) die Umwelt (Artikel 57f)	10





Methoden und Annahmen


Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, SUV Verbrenner, SUV rein batteriebetrieben, Limousine Verbrenner und Limousine rein batteriebetrieben) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Die Auswertung erfolgt über bauteilspezifische Lieferantendaten. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeugs auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segmentübergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen, wie regulatorisch gefordert, den Gefahrenklassen für besorgniserregende Stoffe zugeordnet. Daraus ergeben sich die in der Tabelle aufgeführten Summen pro Gefahrenklasse. Zudem wird eine den Gefahrenklassen übergeordnete SVHC-Gesamtmenge ausgewiesen. Da einzelne Substanzen in mehrere Gefahrenklassen fallen, ergibt sich diese übergeordnete Gesamtmenge nicht aus den Summen der jeweiligen Gefahrenklasse.

Hinsichtlich des methodischen Vorgehens sind zusätzlich folgende Punkte zu beachten:

- Der Fokus der Auswertung beschränkt sich auf Fahrzeuge als Hauptprodukt des Porsche AG Konzerns. Unwesentliche Nebenprodukte, wie z. B. Lifestyle-Produkte oder Aftersales-Produkte, werden nicht erfasst.
- Gemäß Art. 33 Abs. 1 der REACH-Verordnung hat jeder Zulieferer eines Erzeugnisses, das ein SVHC in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent enthält, eine Informationspflicht gegenüber seinen Abnehmern. Die durchgeführte Analyse kann ausschließlich die von den Zulieferern ausgewiesenen SVHC-Konzentrationen einbeziehen.
- Die Datenbasis für die systemgestützte Auswertung der Daten umfasst derzeit alle Komponenten von Tier-1-Lieferanten. Halbzeuge und Werkstoffe sind derzeit noch nicht vollständig abbildbar. Die verbleibende Lücke wird mittels gewichtsbasierter Hochrechnungen geschlossen. Zukünftig strebt der Porsche AG Konzern eine vollumfassende Erhebungsmöglichkeit an, an welcher derzeit gearbeitet wird.

E3 WASSER

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→		→			
Wasser	Beitrag zu hohem Verbrauch, Entnahme und Abfluss von Wasserressourcen	■	■	□	□	■	□

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0–1 Jahr)  Mittelfristig (1–5 Jahre)  Langfristig (> 5 Jahre)

Der Porsche AG Konzern nutzt Wasser innerhalb seiner eigenen Geschäftstätigkeiten für zahlreiche Zwecke, wie bspw. für die Sozialbereiche, die Produktion, Nicht-Produktionsanlagen und die technische Gebäudeausstattung. An vielen Stellen ist der Einsatz von Wasser erforderlich, aber auch die interne Wasseraufbereitung gewinnt an Bedeutung. Ressourcen aus Ozeanen oder Meeren werden aufgrund der lokalen Gegebenheiten dabei nicht direkt eingesetzt. Die Biodiversität und die Ökosysteme zu bzw. unter Wasser werden daher vom Porsche AG Konzern nicht unmittelbar beeinflusst. Ein großer Teil der Wasserentnahmen und des Wasserverbrauchs entfällt auf die vorgelagerte Wertschöpfungskette, wo bei der Gewinnung von Rohstoffen und der Produktion von Bauteilen ebenfalls Wasserressourcen genutzt werden.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF WASSER

Im Themenbereich Wasser – Wasserverbrauch, Wasserentnahme sowie Ableitung von Wasser – wurde im Rahmen der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Der Porsche AG Konzern trägt zu einem hohen Verbrauch sowie einer hohen Entnahme und Ableitung von Wasser bei. Dies gilt sowohl für den eigenen Geschäftsbetrieb als auch insbesondere für die vorgelagerte Wertschöpfungskette bis hin zur Rohstoffgewinnung und -verarbeitung.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Mit seiner Umwelt- und Energiepolitik hat sich der Porsche AG Konzern zum Ziel gesetzt, Ressourcen möglichst zu schonen und den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Im Hinblick auf Wasser soll dies durch eine Reduzierung der Wasserentnahme, der Ableitung von Wasser und der Emissionen ins Abwasser an allen Porsche-eigenen Produktionsstandorten geschehen – bis hin zur Verwirklichung der Ambition einer Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt.

Nachhaltiges Wassermanagement

Der Porsche AG Konzern strebt eine eigene Fahrzeugproduktion mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt an. Die Einflussmöglichkeiten auf die Wasserentnahme und den Wasserverbrauch sind vielfältig und können durch gezielte Maßnahmen in der Anlagentechnik, den Prozessen und im Nutzerverhalten verbessert werden.

Beispiele hierfür sind eine sparsame Wassernutzung durch effiziente Prozesse und Kreislaufsysteme sowie der sorgfältige Umgang mit belasteten Abwässern aus der eigenen Fahrzeugproduktion.

Im Einzelnen konzentriert sich die strategische Herangehensweise auf folgende Bereiche: Reduzierung der Wasserentnahme, Steigerung der Wasser-Wiederverwendung, effiziente Wassernutzung, Minimierung des Eintrags von Schadstoffen, Umsetzung des Verschlechterungsverbots der ökologischen und chemischen Wasserqualität des aufnehmenden Gewässers sowie Abwassermanagement.

An vielen Stellen in der Fahrzeugproduktion ist die Wasserentnahme erforderlich. Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften stehen daher Maßnahmen zur effizienten Wassernutzung im Vordergrund. Daneben gewinnt jedoch auch die innerbetriebliche Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. → **Maßnahmen** zu beiden Bereichen werden im gleichnamigen Abschnitt beschrieben.

Die bei der Fahrzeugproduktion anfallenden Abwässer bspw. aus der Lackiererei werden in wasserrechtlich genehmigten Abwasserbehandlungsanlagen vorbehandelt. Dabei werden Schadstoffe entfernt oder reduziert. Die Abwässer werden entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht. Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH sind jeweils sogenannte Indirekteinleiter: Das Abwasser setzt sich dort u. a. aus Schmutzwasser von Sanitäreinrichtungen, Abwasser aus der Fahrzeugproduktion und Regenwasser zusammen, die gemeinsam in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Eine Direkteinleitung in Meeresgebiete findet nicht statt.

Gewässerschutz – Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Um verantwortungsvoll mit Wasserressourcen umzugehen, konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung vor allem auf die Minimierung der Schadstoffeinträge in Abwässer sowie auf verstärkten Grundwasserschutz beim Einsatz von potenziell wassergefährdenden Stoffen. Wassergefährdende Stoffe aller Gefährdungsklassen wer-

den innerbetrieblich transportiert, abgefüllt, gelagert oder verwendet. Das Thema Wasserverschmutzung wird ausführlich im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** dargestellt.

Wasserverbrauch in Wasserrisikogebieten

Die Fahrzeugproduktionsstandorte des Porsche AG Konzerns sind Teil des lokalen Wasserkreislaufs und beeinflussen durch Wasserentnahme, Wasserverunreinigung und Abwasserreinigung die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen in der jeweiligen Region. In Regionen mit knappen Ressourcen, wie heißen und trockenen Ländern, ist ein verantwortungsvoller Umgang besonders notwendig, um eine weitere Verknappung der vorhandenen Ressourcen zu vermeiden. Daher sind auch eine effiziente Wassernutzung in der Fahrzeugproduktion sowie eine Kreislaufführung unerlässlich.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften verwenden für die Analyse und Bewertung ihrer Standorte die Wasserstress-Indizes von „Verisk Maplecroft“. Demnach liegt keiner der Fahrzeugproduktionsstandorte in einem Gebiet mit hohem oder extremem Wasserstress.

Wassernutzung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Ein Bestandteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Daher erwartet der Porsche AG Konzern auch von seinen Geschäftspartnern, dass diese den schonenden Umgang mit Wasser adressieren, indem sie bspw. angehalten sind, geeignete Maßnahmen an ihren Standorten und entlang der Lieferketten zu ergreifen. Geeignete Maßnahmen umfassen die effektive Reduzierung des Wasserverbrauchs, die Wiederverwendung und das Recycling von Wasser sowie die verantwortungsvolle und effektive Aufbereitung von Abwasser, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Geschäftspartner sollen sich erforderlichenfalls dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, Zugang zu sicherem und erschwinglichem Wasser in ausreichenden Mengen für den persönlichen Gebrauch haben. Das Recht auf Wasser ist jederzeit zu respektieren.

Informationen zu den konkreten Vorgaben des → **Code of Conduct für Geschäftspartner** finden sich im nachfolgenden Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

Trotz der Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer kann der Porsche AG Konzern diese Aspekte jedoch nicht direkt beeinflussen. Dies gilt insbesondere für die Rohstoffgewinnung. In diesem Zusammenhang engagiert sich der Porsche AG Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Initiativen, die sich aktiv für eine Verbesserung der Wassersituation in den Rohstoffländern einsetzen. Mehr Informationen hierzu finden sich im Abschnitt → **Maßnahmen**.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Wasser – Wasserverbrauch, Wasserentnahme sowie Ableitung von Wasser – ist in verschiedenen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Konzernrichtlinie „Environmental Compliance Management System“ (ECMS)** basiert auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht die Vorgehensweise, die Zuständigkeiten sowie die Prozesse rund um Umwelt- und Energiethemen im Rahmen des Umwelt-Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns, auch bezüglich der Themen Wasserverbrauch und Wassermanagement. Die Konzernrichtlinie sowie das ECMS werden in den Kapiteln → **E1 Klimawandel** sowie → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** ausführlich beschrieben.

Im **Handbuch zu Umweltaanforderungen** der Porsche AG werden weitere Vorgaben für die Nutzung von Wasserressourcen aufgeführt. Diese zielen etwa auf die Förderung der Grundwasserneubildung, z. B. durch die Reduzierung von Oberflächenabfluss über die Kanalisation, die Ausweitung von Regenwassernutzung oder die Nutzung innovativer Sanitärsysteme ab.

Auch das Handbuch zu Umweltaanforderungen wird in den Kapiteln → **E1 Klimawandel** sowie → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** ausführlich beschrieben.

Ein potenzieller Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns ist u. a. in einer **Standortcheckliste** formuliert, die zahlreiche Umweltaspekte der Standorte erfasst. In Bezug auf Wasserentnahme beinhaltet die Standortcheckliste Anforderungen an die Standorte, wie z. B. den Anteil des Wasserrecyclings oder den Anteil von Brauch- oder Regenwasser zur Reduzierung des Frischwasserverbrauchs. Außerdem enthält sie Grenzwerte für die Konzentration von Schadstoffen im Abwasser. Die Standortcheckliste ist für alle damit befassten Mitarbeitenden verfügbar.

Die Porsche AG hat darüber hinaus **Betriebsmittelvorschriften (BMV)** erlassen. Die **BMV „Umweltschutz“** regelt die Beschaffung von Anlagen und Betriebsmitteln aus der Perspektive des Umweltschutzes. In Bezug auf Wasser legt sie fest, dass bei der Verwendung von Wasser wassersparende Techniken einzusetzen sind und die Mehrfachnutzung bzw. die Kreislaufführung von Wasser anzustreben ist. Dementsprechend ist bei allen Anlagen mit Wasserverbrauch zu prüfen, inwiefern eine Kreislaufführung bzw. Wiederverwendung möglich ist. Die BMV wird im Intranet zur Verfügung gestellt und vom Vorstand der Porsche AG verantwortet.

In der **Volkswagen Konzernnorm „Konzernumweltindikatoren“** sind Kennzahlen für „Wasserentnahme“, „Wasserverbrauch“ und „Ableitung von Wasser“ festgelegt, die weltweit einheitlich an allen Standorten erhoben werden sollen. Dazu gehört z. B. auch die Wiederverwendung von Wasser durch den Aufbau von Wasserkreisläufen an den Produktionsstandorten. Die VW Norm ist im Intranet des Porsche AG Konzerns verfügbar und liegt im Verantwortungsbereich des Konzernvorstands von Volkswagen.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch beim Thema Wasser berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette. Die Porsche AG stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben.

In Bezug auf das Thema Wasser sind die direkten Geschäftspartner dazu angehalten, dass sie geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um den Wasserverbrauch an ihren Standorten bzw. entlang ihrer eigenen Lieferketten zu minimieren, wobei wasserarmen Regionen Vorrang einzuräumen ist. Unmittelbare Zulieferer des Porsche AG Konzerns müssen auf Anfrage Informationen über den gesamten Wasserverbrauch auf Produktebene zur Verfügung stellen.

Daneben adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien das Thema Umweltverschmutzung in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt.

Beispielsweise verpflichtet das Lastenheft für Leder die unmittelbaren Akteure der Lieferkette zur Einhaltung des Zertifikats der „Leather Working Group“, das explizite Vorgaben für eine effiziente Wassernutzung und Behandlung von Abwasser festlegt. Entsprechende thematische Anforderungen stellt auch der Global Workplace Standard der Responsible Mica Initiative, den das Lastenheft für die Verarbeiter der Mica-Lieferkette vorschreibt. Das Lastenheft für die Batterierohstoffe (Lithium, Nickel, Cobalt und natürliches Grafit) fordert von unmittelbaren Zulieferern die Umsetzung von Sorgfaltpflichten, u. a. bezüglich des Wasserverbrauchs und gefährlicher Substanzen.

Der Porsche AG Konzern hat derzeit keine Richtlinie erarbeitet, die das Produktdesign der Fahrzeuge in den Zusammenhang mit wasserbezogenen Herausforderungen stellt, da sich die identifizierte wesentliche Auswirkung auf die vorgelagerte

Wertschöpfungskette und die eigene Geschäftstätigkeit beschränkt.

MASSNAHMEN

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften erfassen die Auswirkungen der Produktion auf die Umwelt, darunter möglichst alle relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Wasser- und Energieverbrauch und Abfallaufkommen.

Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen erfüllt die Porsche AG z. B. seit 1996 die Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS), seit 1999 die Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und seit 2011 die Norm ISO 50001 für Energiemanagement. Es finden jährliche Überwachungsaudits statt, eine Rezertifizierung wird planmäßig alle drei Jahre vorgenommen.

Der Porsche AG Konzern ergreift an seinen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um seinen Wasserverbrauch, die Wasserentnahme sowie die Ableitung von Wasser gering zu halten und einen positiven Einfluss zu nehmen. Hierfür wurde 2023 ein Maßnahmenplan zum Thema Wasser mit mittelfristigen (bis 2025) sowie längerfristigen Maßnahmen (2027 bis 2030) für die Fahrzeugproduktionsstandorte erstellt.

Die folgenden Maßnahmen wurden kontinuierlich und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet:

Der Porsche AG Konzern setzt an seinen Produktionsstandorten möglichst wassersparende Verfahren mit zentralen Vorgaben ein. Das Abwasser wird in spezifischen Abwasserbehandlungsanlagen wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern vorbehandelt, um Schadstoffe zu reduzieren und die Umweltauswirkung der Gewässerbelastung durch Einleiten von Schadstoffen zu verringern. Weitere Informationen zu Schadstoffen im Zusammenhang mit der Ableitung von Wasser finden sich im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

In den Lackierereien wird Wasser bspw. durch Kaskadenspülungen zum Wasserrecycling und die Badpflege zur Standzeitverlängerung in der Vorbehandlung und im Bereich der Tauchlackierung eingespart. Außerdem werden die Ein- und Ausschaltzeiten der Sprühkränze beim Abspülvorgang feinoptimiert.

Im Berichtsjahr wurde eine Anlagenanpassung vorgenommen, um das in der Vorbehandlung der Lackiererei anfallende Abwasser der Wiederverwendung zuzuführen und so den Frischwasserverbrauch weiter zu reduzieren.

Prozessanlagen, z. B. zur Dichtheitsprüfung von Fahrzeugen, oder Waschanlagen werden nach Möglichkeit mit Kreislaufführung betrieben.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- › Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Die in der Fahrzeugproduktion anfallenden Abwässer werden entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht.

Im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung erfolgt die kältetechnische Optimierung von Verdunstungskühlanlagen, wodurch ebenfalls Wasser eingespart werden kann.

Maßnahmen mit Bezug auf wassergefährdende Stoffe

Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen der Porsche AG werden wassergefährdende Stoffe aller Wassergefährdungsklassen abgefüllt, gelagert, verwendet oder innerbetrieblich transportiert. Zum Schutz von Boden und Grundwasser werden bei Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen technische Schutzeinrichtungen geschaffen und organisatorische Maßnahmen ergriffen, um das Risiko einer Betriebsstörung zu reduzieren und die Umweltauswirkung der Gewässerbelastung durch Einleiten von Schadstoffen zu verringern – durch die Sensibilisierung der Mitarbeitenden, technische Schutzeinrichtungen bei den Produktionsanlagen und durch die Bereitstellung sogenannter „Bindemittelstationen“ im Außenbereich.

Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen werden erfasst, bewertet und in einer Datenbank dokumentiert.

Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen ist seit September 2021 zusätzlich die Werkfeuerwehr in den Prozess zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingebunden. Sie ist bei Betriebsstörungen schnell vor Ort und kann Maßnahmen einleiten.

Nähere Angaben zum Thema Wasseremissionen und Schadstoffe finden sich im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

Maßnahmen in Bezug auf Produkte

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr in Kooperation mit der Technischen Universität Berlin eine Studie zum Wasserfußabdruck des Porsche Macan Turbo Electric fortgeführt, die 2023 gestartet wurde. Diese erarbeitet eine Schätzung des Wasserfußabdrucks und ermittelt potenzielle Hotspots in Bezug auf Materialien bzw. Werkstoffe und Lebenszyklusphasen. Anhand der vorliegenden Ergebnisse sollen im kommenden Jahr Optimierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs erarbeitet werden.

Maßnahmen mit Fokus auf der Lieferkette

Um bei der Nutzung von Wasserressourcen auch in der vorgelagerten Lieferkette einen positiven Einfluss zu nehmen, engagiert sich der Porsche AG Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in mehreren Initiativen, die sich aktiv um eine nachhaltigere Rohstoffgewinnung und einen verantwortungsvolleren Umgang mit Ressourcen – darunter Wasser – einsetzen.

Über den Volkswagen Konzern ist die Porsche AG seit 2021 Mitglied der „Responsible Lithium Partnership“ in Chile, einer Initiative, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert und von Unternehmen aus der vorgelagerten Lieferkette von der Porsche AG finanziert wird. Ziel der Initiative ist es, durch den Dialog zwischen den Interessengruppen aus unterschiedlichen Bereichen eine verantwortungsvollere Ressourcennutzung und eine nachhaltigere Lithiumproduktion in der chilenischen Region Salar de Atacama zu erreichen. Die Region ist eine der wichtigsten Abbaugebiete für den Rohstoff Lithium. Eine Arbeitsgruppe der „Responsible Lithium Partnership“ beschäftigt sich insbesondere mit dem Schwerpunkt Wasser und den Auswirkungen der Sole- und Wassernutzung.

Im Berichtsjahr arbeiteten Vertreter aus indigenen Gemeinden, Bergbau, Tourismus, Landwirtschaft und öffentlichen Behörden gemeinsam an möglichen Lösungen für Wasserprobleme im Salar de Atacama, wo rund ein Viertel des weltweiten Lithiums abgebaut wird. Im Frühjahr 2024 haben sich die Teilnehmenden der Initiative darauf geeinigt, die Wasserressourcen des Einzugsgebiets mit einem gemeinsamen Aktionsplan zu schützen und vorausschauend zu bewirtschaften.

ZIELE

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH steuern die identifizierte negative Auswirkung im Bereich Wasser an ihren Produktionsstandorten in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten durch qualitative und quantitative Zielsetzungen.

Mit der Porsche Strategie 2030 Plus hat sich die Porsche AG das Ziel gesetzt, die Wasserentnahme, den Wasserverbrauch, die Menge abgeleiteten Wassers und die Emissionen ins Abwasser an allen Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten zu mindern, d. h. zu einer Produktion mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Ausführlichere Inhalte zur Porsche Strategie 2030 Plus finden sich unter → **Allgemeine Informationen**.

Der Porsche AG Konzern erfasst die Nutzung von Wasserressourcen im Rahmen übergeordneter Umweltkennzahlen. Die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) misst die strategische Reduzierung von Ressourcen und Emissionen an den Fahrzeugproduktionsstandorten. In diese fließt u. a. die Kennzahl Wasserverbrauch pro Fahrzeug ein. Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH legen die Umweltkennzahlen jährlich offen. Diese werden im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** berichtet.

Die Kennzahl UEP Wasser zeigt den gesamten Frischwasserverbrauch je Fahrzeug des jeweiligen Standorts. Seit 2014 konnte die Wasserentnahme in der Porsche-eigenen Produktion pro produziertes Fahrzeug um mehr als 16 % reduziert werden. Die Kennzahl UEP Wasser befindet sich damit im linearen Zielkorridor für die übergeordnete Kennzahl UEP.

Die UEP wird ab 2025 von der „Impact Points“-Methode abgelöst, um den Reduktionspfad weiterzuvollziehen. Die Kennzahl „Impact Points“ umfasst auch die Betrachtung der Ableitung von Wasser und lokalen Wasserrisiken.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich aus der Differenz zwischen Wasserentnahme und Wasserrückführung. Folglich beschreibt der Wasserverbrauch das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Porsche AG Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten.

Die Wasserentnahme an den Produktionsstandorten als Hauptwasserverbraucher erfolgt aus den öffentlichen Trinkwassernetzen. Deshalb ist davon auszugehen, dass die genutzten Wasserquellen in hinreichender Qualität und Quantität gegeben sind.

Im Berichtsjahr verzeichnet der Porsche AG Konzern einen Wasserverbrauch von 162.722 m³. Daraus resultiert eine Wasserintensität im Porsche AG Konzern von 4,1 m³ pro Mio. €. Der Wasserverbrauch in Gebieten mit hohem Wasserstress belief sich im Berichtsjahr auf 25.362 m³.

Wasserverbrauch und Wasserintensität im Porsche AG Konzern

m ³	2024
Wasserverbrauch	162.722
in Gebieten mit hohem Wasserstress	25.362
Zurückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	–
Wasserintensität (m ³ /Mio. €)	4,1

Methoden und Annahmen

Für die Ermittlung der Verdunstungsverluste werden die Verluste aus Verdunstungskühlanlagen, Zu- und Abluftanlagen, Lackiererei und sonstigen Anlagen über interne Wasserzähler ermittelt oder, wo dies nicht möglich ist, berechnet. Der Wasserverbrauch der weiteren Konzerngesellschaften wird über einen durch Stichproben ermittelten Schlüssel errechnet. Infolgedessen wurde der Wasserverbrauch zu 46,4 % direkt gemessen und zu 53,6 % bei der Datenerhebung durch qualifizierte Näherungen geschätzt.

Die Analyse, inwiefern Wasserverbräuche in Gebieten mit Wasserisiken betroffen sind, erfolgte über das Tool „MapleCroft“. Dieses Tool „MapleCroft“ fokussiert sich auf die Wasserverfügbarkeit und weist das Wasserstressniveau von Gebieten aus. Für die Kennzahl werden Gebiete berücksichtigt, die unter extremem oder hohem Wasserstress stehen.

Bei der Ermittlung der Wasserintensität wird der Gesamtwasserverbrauch ins Verhältnis zu den Porsche AG Konzern Umsatzerlösen gesetzt. Die entsprechenden Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem → **Konzernanhang – 1. Umsatzerlöse** entnommen werden.

Darüber hinaus unterscheidet der Porsche AG Konzern zwischen zurückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser. Wasserrückgewinnung bezieht sich auf eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung im Standort. Wiederverwendetes Wasser bezieht sich auf eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung. Für Wasserwiederverwendung werden ausschließlich Maßnahmen berücksichtigt, die anlagen- bzw. prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet. Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Umlaufwasser im Auswaschungsprozess der Lackiererei.

E4 BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚚	→	🌙	🌓	🌑
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen	■	■	□	□	■	□
Auswirkungen auf den Zustand der Arten	Artengefährdung durch Produktionsaktivitäten und Produktverwendung	■	■	□	□	■	□
Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen	Schädigung des Zustands der Ökosysteme bei eigenen Aktivitäten und in der Wertschöpfungskette	■	■	□	□	■	□
Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen	Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung	■	■	■	□	■	□

→| Vorgelagert 🚚 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🌙 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🌓 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🌑 Langfristig (>5 Jahre)

Biodiversität ist für die ökologische Stabilität von essenzieller Bedeutung. Der Schutz der biologischen Vielfalt geht weit über den reinen Naturschutz hinaus und ist neben Maßnahmen gegen den Klimawandel eine der drängendsten globalen Aufgaben. Der Porsche AG Konzern ist sich dessen bewusst und setzt sich deshalb an relevanten Unternehmensstandorten aktiv für den Erhalt der Biodiversität ein.

Zum Schutz der biologischen Vielfalt gehört für den Porsche AG Konzern auch, die Auswirkungen seiner geschäftlichen Tätigkeit auf die Variabilität lebender Organismen und Arten im Wasser, auf dem Land und in der Luft kontinuierlich zu identifizieren und anschließend sukzessive zu minimieren.

Der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ umfasst vier Aspekte, welche der Porsche AG Konzern im Rahmen seiner im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse betrachtet hat:

- Hauptursachen des Biodiversitätsverlusts, darunter z. B. Klimawandel, Ressourcen- und Flächenverbrauch, Umweltverschmutzung
- Auswirkungen auf die Arten
- Auswirkungen auf Ökosysteme
- Auswirkungen auf Ökosystemleistungen, wie beispielsweise die Bestäubung von Pflanzen, und umgekehrt die Abhängigkeit von diesen Leistungen

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien und Maßnahmen der Porsche AG Konzern den Erhalt der Biodiversität fördern und die negativen Auswirkungen auf den Zustand der Arten, der Ökosysteme sowie der Ökosystemdienstleistungen minimieren möchte.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

Im Rahmen der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurde der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ aufgrund mehrerer Auswirkungen als wesentlich für den Porsche AG Konzern festgestellt. Entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie in den eigenen Geschäftstätigkeiten wurden die „Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen“, die „Artengefährdung durch Produktionsaktivitäten und Produktverwendung“ und die „Schädigung des Zustands der Ökosysteme bei eigenen Aktivitäten und in der Wertschöpfungskette“ identifiziert. Zusätzlich haben die „negativen Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung“ auch einen Effekt auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Sofern die Aktivitäten des Porsche AG Konzerns zu einer Schädigung oder Gefährdung von Ökosystemen führen, können sich daraus negative Auswirkungen auf Umwelt und Mensch ergeben.

Die negativen Auswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen primär aufgrund von Produktions- und Logistikaktivitäten und bei der Beschaffung von Rohstoffen sowie der Herstellung von Zwischenprodukten. Auch Bergbau- und Produktionsaktivitäten in der Nähe von Gebieten, die Ökosystemleistungen erbringen, können dazugezählt werden.

Der Porsche AG Konzern fördert und wirkt an nachteiligen Landnutzungsänderungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie im eigenen Betrieb mit. Der Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung an den Standorten des Porsche AG Konzerns sowie der Akteure in der Wertschöpfungskette können in diesem Zusammenhang negativ auf die Umwelt wirken.

Durch seine Geschäftstätigkeiten und Geschäftsbeziehungen ist der Porsche AG Konzern an der daraus entstehenden Auswirkung auf den Zustand der Arten sowie an der Schädigung von Ökosystemen potenziell beteiligt. Zukünftig kann sich der Einfluss auf die biologische Vielfalt sowie den Zustand der Ökosysteme auch auf die Wertschöpfungskette des Porsche AG Konzerns auswirken, wenn gesetzliche Regelungen Eingriffe in die Biodiversität sanktionieren und damit eventuelle Veränderungen in der Wertschöpfungskette hervorrufen sollten.

Ein potenzielles finanzielles Risiko kann für die Porsche AG im Zusammenhang mit der EU-Entwaldungsverordnung (EUDR) entstehen. Die EUDR zielt insbesondere darauf ab, den Beitrag der EU zur weltweiten Entwaldung und Waldschädigung, die im Zusammenhang mit der Erzeugung von bestimmten relevanten, landwirtschaftlichen Rohstoffen steht, zu minimieren. Daher müssen bestehende Beschaffungs- und Vertriebsprozesse geprüft und ggf. angepasst werden. Daraus ergeben sich Effekte auf die gesamte Wertschöpfungskette. Eine Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorgaben der EUDR kann Strafzahlungen, Import- oder Verkaufsverbote zur Folge haben. Zur Risikominimierung sieht die Porsche AG vor, die Anforderungen der EUDR in ihre internen Prozesse und Vertragsdokumente zu integrieren. Um die Sorgfaltspflicht in der Lieferkette zu gewährleisten, soll ein IT-Tool eingesetzt und weitere Maßnahmen abgeleitet werden. Ergänzend hierzu setzt die Porsche AG auf gezielte Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen für Zulieferer, um deren Bewusstsein für die gesetzlichen Anforderungen und Nachhaltigkeitsstandards zu stärken.

Unternehmensaktivitäten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete

Die Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH haben eine Prüfung durchgeführt, um festzustellen, ob die unternehmenseigenen Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen, und um potenzielle Abhängigkeiten und Auswirkungen auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität zu analysieren.

Im Rahmen einer Standortanalyse wurden acht relevante Standorte der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH identifiziert, die in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität liegen. Als solche Gebiete werden in diesem Zusammenhang beispielsweise Natura-2000-Gebiete (EU-Vogelschutz- und Habitat-Richtlinie) oder „Key Biodiversity Areas“ betrachtet. Die Analyse umfasste die Porsche-eigenen Produktionsstandorte (Fahrzeuge, Komponenten und Aggregate) und technische Entwicklungszentren.

Die Auswertung ergab, dass sich im Umkreis der untersuchten Standorte insgesamt zehn Schutzgebiete befinden:

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- › Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Der Produktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen liegt beispielsweise in direkter Nachbarschaft des FFH-Schutzgebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) Glemswald und Stuttgarter Bucht. Im Umfeld des Produktionsstandorts Leipzig befindet sich ebenfalls ein FFH-Gebiet – Brösen, Glesien und Tannenwald. Das Entwicklungszentrum Weissach befindet sich u. a. in der Nähe des FFH-Schutzgebiets Strohgäu und unteres Enztal.

Die Schutzgebiete beheimaten 72 geschützte Habitats sowie 167 geschützte Tier- und Pflanzenarten. Im Rahmen der Analyse wurden keine direkten negativen Auswirkungen festgestellt, die auf die Aktivitäten an den Standorten der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH zurückzuführen sind.

Im Berichtsjahr wurden die Auswirkungen auf und die Abhängigkeiten von Biodiversität in einer detaillierten Untersuchung mithilfe des Tools ENCORE analysiert. Dieses beinhaltet eine Analyse auf Sektorebene, die potenzielle Risiken, Auswirkungen und Abhängigkeiten in der relevanten Branche bewertet.

Die Auswertung zeigt zum einen auf, wie abhängig einzelne Sektoren mit ihren Produkten und Dienstleistungen von Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen sind. Zum anderen werden die Wirkungen beachtet, welche die Sektoren selbst auf die Biodiversität und Ökosystemleistungen ausüben. ENCORE bezieht sich dabei ausschließlich auf die potenziellen Auswirkungen, die durch die Produktion (einschließlich Entwicklungs- und Prüftätigkeiten) entstehen könnten – ohne die verbundenen Auswirkungen in der Lieferkette (z. B. Metallherstellung oder Rohstoffgewinnung) zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse zeigen, welche eventuellen Auswirkungen die Geschäftsaktivitäten der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH (Fahrzeug- und Teile-/Komponentenherstellung) auf die Umweltaspekte Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre haben.

Die Analyse ergab, dass die Fahrzeugproduktion (einschließlich Entwicklungs- und Prüftätigkeiten) potenzielle Auswirkungen auf sieben von 13 betrachteten Impact-Kategorien hat. Dabei sind die Störungen der Umwelt durch Lärm- oder Lichtemissionen als einzige potenzielle Auswirkung sehr hoch bewertet, was einen Effekt auf die Biodiversität hat. Durch die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Lärmgrenzwerte, Lärmschutzmaßnahmen und Beleuchtungsvorschriften) sowie u. a. Empfehlungen von Naturschutzverbänden können potenzielle negative Auswirkungen auf die Biodiversität jedoch reduziert und sensible Gebiete rund um die entsprechenden Standorte geschützt werden.

Als potenziell mittlere Auswirkung für die Biodiversität wurden Emissionen von Schadstoffen in Boden und Wasser bewertet. Auch hier werden durch die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte und den Einsatz moderner Anlagentechnik und Sicherheitseinrichtungen potenziell negative Auswirkungen reduziert. Das

Umweltmanagementsystem sieht darüber hinaus Notfallpläne und -prozesse vor, die Auswirkungen auf die Umwelt vermeiden sollen.

Die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugen kann einen negativen Einfluss auf die Landnutzung haben. Diesem Einfluss wirkt die Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH durch eine mögliche Reduzierung der Landnutzung (Flächenverbrauch) und eine möglichst hochwertige und naturnahe Aufwertung von bestehenden Grünflächen entgegen, um so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der biologischen Vielfalt zu erzielen. Für die Messbarkeit dieser Auswirkungen wurde im Jahr 2024 eine neue Kennzahl zum Thema Biodiversität an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns pilotiert. Mehr Informationen zu dieser neuen Kennzahl finden sich unter → Ziele.

Zusammenfassend hat sowohl die Porsche-eigene Fahrzeugproduktion als auch die Produktion von Teilen und Komponenten eine potenzielle mittlere Auswirkung auf die betrachteten Umweltaspekte Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre. Dieser potenziellen mittleren Auswirkung wird durch das Umweltmanagementsystem in Verbindung mit zielgerichteten Maßnahmen Sorge getragen.

Des Weiteren hat die Bewertung ergeben, dass die Automobilbranche von 14 der betrachteten Ökosystemdienstleistungen potenziell mittel bis sehr gering abhängig ist, beispielsweise in der Rückhaltung von Boden und Sedimenten, Überflutungskontrollen und der Minderung von Sturmauswirkungen. Übergeordnet zeigt sich eine potenzielle geringe Abhängigkeit der Geschäftsaktivitäten an den Standorten der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH von Boden, Wasser und Atmosphäre, eine potenzielle mittlere Abhängigkeit ergibt sich für die Biodiversität.

Die Auswirkungen der Entwicklung und Produktion auf die Degradation von Boden und Desertifikation wurden als nicht wesentlich eingestuft.

Im Rahmen der in der Analyse beschriebenen Vorgehensweise zum Umgang mit schädlichen Einflüssen durch Bau, Anlagen und den Betrieb, die für bestimmte Schutzgüter wie bedrohte Arten relevant sind, einschließlich der Bewertung von Risiken, wurden keine Abweichungen festgestellt, die Korrektur- oder Ergänzungsmaßnahmen erfordert hätten. Grundsätzlich agieren alle Standorte des Porsche AG Konzerns innerhalb der gesetzlichen Vorgaben. Sollten dennoch Anzeichen für negative Auswirkungen durch Aktivitäten der Standorte vorliegen, werden entsprechende Ursachen analysiert und Abhilfemaßnahmen geprüft.

Die beschriebenen Auswirkungen und Abhängigkeiten gelten für die in der folgenden Tabelle aufgelisteten ausgewählten Standorte.

Generelle Informationen			Aktivität		Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität			
Nr.	Kategorie	PAG-Standort	Land	Branche (ENCORE)	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4,5 km)	Name des Schutzgebietes	Anzahl geschützter Arten	Anzahl geschützter Habitats
1	Produktion	Porsche Werk Zuffenhausen	Deutschland	Herstellung von Automobilen	2	Glemswald und Stuttgarter Bucht	13	15
						Vogelinsel Max-Eyth-See	1	0
						Brösen Glesien und Tannenwald	2	1
						Leipziger Auensystem	12	8
2	Produktion	Porsche Werk Leipzig	Deutschland	Herstellung von Automobilen	3	Leipziger Auwald	61	0
						Strohgäu und unteres Enztal	9	14
						Nördliches Neckarbecken	10	13
3	Produktion	Porsche Werk Asperg	Deutschland	Herstellung von sonstigen Teilen und sonstigem Zubehör für Automobile	2	Strohgäu und unteres Enztal	9	14
						Naturschutzgebiet Stromberg	13	21
						Vogelschutzgebiet Stromberg	25	0
4	Produktion	Pilotcenter Sachsenheim	Deutschland	Herstellung von Automobilen	3			
5	Entwicklung	Entwicklungszentrum Weissach	Deutschland	Herstellung von Automobilen	1	Strohgäu und unteres Enztal	9	14
6	Entwicklung	Entwicklungsstandort Welcherath	Deutschland	Herstellung von Automobilen	1	Ahrgebirge	21	0
7	Entwicklung	Entwicklungsstandort Hemmingen	Deutschland	Herstellung von Automobilen	1	Strohgäu und unteres Enztal	9	14
8	Entwicklung	Entwicklungsstandort Rutesheim	Deutschland	Herstellung von Automobilen	2	Glemswald und Stuttgarter Bucht	13	15
						Strohgäu und unteres Enztal	9	14

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Die Veränderungen der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme sind eng mit anderen Umweltaspekten verknüpft. Neben dem Flächenverbrauch sind dies z. B. die Umweltauswirkungen des Porsche AG Konzerns in Bezug auf Energie, Wasser und Abfall – von der Rohstoffgewinnung über den Transport und die Produktion bis hin zur Nutzung der Produkte. Hinzu kommen die direkte Nutzung von Organismen und die Verbreitung von invasiven gebietsfremden Arten. Diese Aspekte der Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme werden auch in den Umweltkapiteln → E1 Klimawandel und → E2 Umweltverschmutzung der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung betrachtet.

Den negativen Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosysteme begegnet der Porsche AG Konzern mit seiner Umwelt- und Energiepolitik. Diese setzt das Ziel, Ressourcen möglichst zu schonen und den Ressourcenverbrauch an allen Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten so weit wie möglich

zu reduzieren. Weitere Informationen sind unter → E2 Umweltverschmutzung beschrieben.

Biodiversität ist eines der elf strategischen Handlungsfelder auf dem Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns. Dabei ist festgelegt, dass die Porsche AG den Erhalt und Schutz der biologischen Vielfalt in ihrem wirtschaftlichen Handeln berücksichtigt und anstrebt, negative Umweltauswirkungen in Zukunft zu reduzieren. Dabei geht es beispielsweise um die Umsetzung von freiwilligen Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität und die kontinuierliche Bewertung der naturnahen Flächen an den Standorten sowie die kontinuierliche Bewertung von Auswirkungen der Fahrzeugproduktionsstandorte und des Entwicklungsstandorts Weissach auf die Biodiversität anhand der → Standortcheckliste. Der Porsche AG Konzern bemüht sich an seinen Standorten darum, die Flächennutzung möglichst zu reduzieren und so einen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt zu leisten.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Das Thema Biodiversität ist auch organisatorisch fest in den Prozessen des Porsche AG Konzerns verankert, beispielsweise im Umwelt-Compliance-Management-System. Aktivitäten und Ergebnisse werden regelmäßig nachverfolgt und berichtet. Ausführliche Beschreibungen zum allgemeinen Umweltmanagement inkl. Zertifizierungen finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Die fachliche Beratung und die Erstellung von Leitfäden für Aktivitäten im Bereich Biodiversität liegen für die Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorte und für ausgewählte Konzerngesellschaften bei der Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“ des Porsche AG Konzerns.

Für Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der vorgelagerten Lieferkette trägt die Abteilung „Beschaffungsstrategie, Organisationsentwicklung, Nachhaltigkeit und Business Development“ die Verantwortung.

Der Porsche AG Konzern ist sich bewusst, dass seine Einflüsse auf die Biodiversität aufgrund der komplexen Lieferketten überwiegend indirekt veranlagt sind. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit potenziellen Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung durch den Einsatz schädlicher Chemikalien verbunden. Zu möglichen Einflussfaktoren in der Wertschöpfungskette zählen z. B. der Abbau mineralischer Rohstoffe und seltener Erden. Der Abbau kann in diesem Zusammenhang auch in Ländern mit artenreichen Ökosystemen und niedrigen Standards erfolgen – teilweise in Verbindung mit potenziellen Eingriffen in Natur und Landschaft. Weitere Einflüsse ergeben sich durch die Verwendung natürlicher Ressourcen, z. B. den Anbau von Naturkautschuk für die Reifenproduktion.

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine direkten Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette zum Schutz der Ökosysteme. Mehr Informationen hierzu finden sich im Code of Conduct für Geschäftspartner unter → **Richtlinien und Konzepte**.

Trotz der Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer kann der Porsche AG Konzern diese Aspekte jedoch nicht direkt beeinflussen. Dies gilt insbesondere für die Rohstoffgewinnung in biodiversitätssensiblen Gebieten. In diesem Zusammenhang engagiert sich der Porsche AG Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Initiativen, die sich aktiv für eine Verbesserung der Biodiversität in den Rohstoffländern einsetzen.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ ist in verschiedenen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten
Die **Konzernrichtlinie „Environmental Compliance Management System“ (ECMS)** basiert auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht die Vorgehensweise, die Zuständigkeiten sowie die Prozesse rund um Umwelt- und Energiethemas im Rahmen des Umwelt-Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns, auch bezüglich der Themen Biodiversität und Ökosysteme. Die Konzernrichtlinie sowie das ECMS sind unter → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Biodiversität ist auch eines der elf definierten Handlungsfelder für die Ambition einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns. Ein entsprechendes **Handbuch** der Porsche AG adressiert das Thema Biodiversität und Ökosysteme in verschiedenen Dimensionen. Konkret bemüht sich die Porsche AG um den Erhalt und Schutz der biologischen Vielfalt im wirtschaftlichen Handeln und ergreift darüber hinaus → **Maßnahmen**, um den Einfluss des Handelns auf die Biodiversität auszugleichen. Zudem werden Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert und aktiv eingebunden. Das Handbuch wird unter → **E2 Umweltverschmutzung** ausführlich beschrieben.

Der Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns ist u. a. in einer dazugehörigen **Standortcheckliste** formuliert, die neben vielen anderen Umweltaspekten auch Anforderungen zur Förderung der Biodiversität enthält. Es werden Kriterien wie beispielsweise die Beachtung und Erfassung von Schutzgebieten im Umkreis der Standorte oder die Durchführung von Förderprogrammen zur Biodiversitäts- und Umweltbildung berücksichtigt.

Die Checkliste fordert auch die Umsetzung konkreter → **Maßnahmen**, wie z. B. die Bepflanzung des Werksgeländes mit heimischen Pflanzenarten, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung gefährdeter oder vom Aussterben bedrohter Arten durch den Schutz und die Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standorts. Um die Freiflächen an den Standorten möglichst naturnah zu gestalten und die biologische Vielfalt zu fördern, haben die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH jeweils einen **Leitfaden „Biodiversität“** entwickelt. Das Dokument enthält konkrete Handlungsanleitungen für Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, die jeweils auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnitten sind. Unter anderem enthalten sind konkrete Vorgaben für Bauvorhaben mit Eingriff in bestehende Grünflächen sowie zu deren Pflege und Neuanlage.

Richtlinien zum Schutz von Biodiversität und Ökosystemen mit spezifischem Fokus auf Betriebsstandorten in oder in der Nähe von Schutzgebieten und Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität wurden bisher nicht aufgesetzt. Auch zu den Themen Landnutzung und Landwirtschaft, Ozeane/Meere und Bekämpfung der Entwaldung hat der Porsche AG Konzern noch keine Richtlinien entwickelt.

Richtlinien mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern verankert die Themen Biodiversität und Ökosysteme auch entlang seiner vor- und nachgelagerten Lieferkette. Dazu hat er in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für ihre direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer festgelegt.

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Mehr Informationen dazu finden sich im Kapitel → **G1 Unternehmensführung**.

Im Hinblick auf das Thema Biodiversität und Ökosysteme wird von den direkten Geschäftspartnern erwartet, dass sie sowohl den Schutz natürlicher Ökosysteme, insbesondere den Schutz bedrohter Lebensräume von Wildtieren, als auch die nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen sicherstellen. Vorzugsweise sollen die unmittelbaren Geschäftspartner des Porsche AG Konzerns im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur Biodiversität Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Regelwerken zählen z. B. Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität vom Center for Biological Diversity (CBD) und der Weltnaturschutzunion (IUCN). Außerdem sollen sie geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um aus Tiefseebergbau gewonnene Rohstoffe aus ihren Lieferketten auszuschließen.

Neben dem Code of Conduct für Geschäftspartner adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien für Vorprodukte landwirtschaftlichen Ursprungs das Thema Biodiversität und Ökosysteme in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt.

So müssen beispielsweise unmittelbare Lederzulieferer das Herkunftsland der Rohware offenlegen sowie ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat der Leather Working Group (LWG) nachweisen. Ein Lastenheft für Naturkautschuk, das ebenfalls auf eine nachhaltige Landnutzung und Landwirtschaft abzielt, wird über das Berichtsjahr hinaus im Porsche AG Konzern pilotiert.

Soziale Folgen aufgrund von biodiversitätsbezogenen Auswirkungen werden derzeit in keiner der genannten Richtlinien des Porsche AG Konzerns spezifisch adressiert.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

MASSNAHMEN

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität durchgeführt, insbesondere an den Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten.

Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität an den Standorten

Die Porsche AG setzt an ihren Standorten vermehrt ökologische Grundsätze und naturnahe Projekte um. Damit möchte sie dazu beitragen, die biologische Vielfalt zu fördern, wertvolle Lebensräume zu schaffen und die Grundsätze der Nachhaltigkeit auch in naturnah gestalteten Außenanlagen umzusetzen, um dadurch Beiträge zum Natur- und Umweltschutz zu leisten.

STANDORT STUTTGART-ZUFFENHAUSEN

Gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus den Bereichen Landschaftsplanung und Artenschutz wurde ein Leitfaden für den Standort Stuttgart-Zuffenhausen entwickelt. Dieser empfiehlt konkrete Handlungsanleitungen für zukünftige Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, wie z. B. Pflanzvorschläge und Pflegehinweise.

Bereits im Jahr 2021 richtete die Porsche AG am Standort Stuttgart-Zuffenhausen im Rahmen seines Engagements für ein naturnahes Firmengelände eine Fläche von rund 2.000 Quadratmetern als grüne Naherholungsfläche für die Mitarbeitenden und die Nachbarschaft ein. Die angepflanzten Weiden und heimischen Pflanzen bieten zudem Rückzugsorte für Insekten. Auch in den Jahren 2023 und 2024 wurden stetig neue Flächen naturnah gestaltet und hochwertige Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise eine Fläche durch heimische und standortgerechte Pflanzen, Totholzstämme, Sandflächen und Bruchsteine aufgewertet, um neuen Lebensraum u. a. für Reptilien und Insekten zu schaffen. Auch Vögel finden in den Wildsträuchern und Baumpflanzungen Schutz. Die Bepflanzungen der Flächen erfolgten im Rahmen von „Porsche hilft“-Projekten. Hier können sich die Mitarbeitenden der Porsche AG freiwillig melden und die Pflanzaktion unter der professionellen Anleitung eines Landschaftsgärtners tatkräftig unterstützen. Weitere Informationen zu „Porsche hilft“ finden sich unter → **S3 Betroffene Gemeinschaften**.

STANDORT WEISSACH

Auch am Standort Weissach werden kontinuierlich Maßnahmen zur Umsetzung eines naturnahen Firmengeländes gefördert. Im Berichtsjahr wurden zwei großflächige naturnahe Teichanlagen fertiggestellt, die Lebensraum für vielfältige Tier- und Pflanzenarten im und um das Stillgewässer bieten. Speziell Amphibien wie Molche und Kröten sollen hier einen geeigneten Rückzugsort finden, aber auch andere Tierarten wie Libellen und Vögel profitieren von dem Gewässer. Auf dem über 3.000 Quadratmeter großen Areal wurden neben den Gewässeranlagen verschiedene Lebensraumstrukturen geschaffen, beispielsweise wurden Feucht- und Blumenwiesen, Sträucher sowie verschiedene Saum- und Baumarten gepflanzt. Der Bereich liegt gut geschützt und bildet einen Übergang zwischen Wald und Werks Gelände, dadurch können sich die verschiedenen Tier- und Pflanzenarten nachhaltig entwickeln.

STANDORT LEIPZIG

Auf dem Firmengelände der Porsche Leipzig GmbH wurden im Berichtsjahr ebenfalls Biodiversitätsprojekte weiter fortgesetzt. Der Bereich der Geländestrecke bietet Weideflächen für Auerochsen, Exmoor-Ponys und Schafe. Auf dem ehemaligen Militärgelände gibt es zudem vielfältige Lebensräume für Pflanzen, Insekten, Vögel und zahlreiche heimische Wildtierarten. Das Gelände ist auch Lebensraum für rund drei Millionen Honigbienen.

Im Berichtsjahr wurden weitere Grünflächen rund um den Kurs der Geländestrecke mit Blumenwiesen und Staudenpflanzungen naturnah neu gestaltet und Mähzyklen verändert, um die Lebensräume für Insekten weiter zu verbessern.

Corporate-Citizenship-Projekte in Bezug auf Biodiversität

Im Berichtsjahr wurde am Standort Leipzig auch die bereits 2018 initiierte „Porsche Safari“ fortgeführt. Das Umweltbildungsprojekt mit der Auwaldstation Leipzig lädt Kinder und Familien dazu ein, die biologische Vielfalt des Offroad-Geländes in Begleitung einer umweltpädagogischen Fachkraft zu erkunden.

Darüber hinaus hat der Porsche AG Konzern 2024 im Rahmen seiner → **Corporate-Citizenship-Projekte** zahlreiche weitere Mitarbeiteraktivitäten initiiert, die direkt oder indirekt auf die Erhaltung und Verbesserung der Biodiversität einzahlen. Diese umfassen Baumpflanzungen, Müllsammelaktionen, Umweltbildung und -erziehung sowie die Unterstützung von Forschung und Wissenschaft.

ZIELE

Die Porsche-eigene Fahrzeugproduktion hat einen potenziellen negativen Einfluss auf die Landnutzung. Diesem will der Porsche AG Konzern entgegenwirken, indem die Landnutzung (Flächenverbrauch für die eigene Produktion) reduziert wird und bestehende Grünflächen naturnah aufgewertet werden, sodass ein Mehrwert für die Natur und die biologische Vielfalt erzielt werden kann.

Derzeit hat der Porsche AG Konzern noch kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel im Sinne der ESRS formuliert, das als zentrale Steuerungsgröße für die wesentlichen negativen Auswirkungen „Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen“, „Artengefährdung durch Produktionsaktivitäten und Produktverwendung“, „Schädigung des Zustands der Ökosysteme bei eigenen Aktivitäten und in der Wertschöpfungskette“, „Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung“ in Betracht kommt. Für den Porsche AG Konzern ist es wichtig, zukunftsfähige und ambitionierte Ziele zu setzen, deren Erfüllung einen signifikanten Beitrag zum Thema Biodiversität und Ökosysteme leistet. Dazu sollen die Ziele im besten Fall auf einer evidenzbasierten Grundlage aufbauen und gleichzeitig müssen die gesetzlichen Bestimmungen, die sich u. a. aus dem Berichtsstandard ESRS ergeben, eingehalten werden. Die Ausarbeitung eines entsprechenden Ziels bezogen auf die Auswirkungen des Porsche AG Konzerns auf Biodiversität und Ökosysteme wird für das Jahr 2025 abgestimmt mit dem Volkswagen Konzern angestrebt.

Zu diesem Zweck hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine neue biodiversitätsbezogene Kennzahl entwickelt. Diese wurde u. a. an den Standorten der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH pilotiert. Durch diese soll künftig eine Bewertung

des Flächenverbrauchs und eine damit zusammenhängende Zielsetzung ermöglicht werden. Die Kennzahl stellt die Werkfläche ins Verhältnis zu den Ergebnissen von durchgeführten Maßnahmen zum Erhalt und zur Erhöhung von Biodiversität. Die durch die Porsche-eigenen Standorte aufgewerteten Flächen werden – entsprechend ihrem Beitrag für die Biodiversität – mittels eines Qualitätsfaktors gewichtet.

KENNZAHLEN

Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde das Thema Landnutzungsänderung im Sinne von Flächenversiegelung als eine mögliche wesentliche negative Einflussgröße des Porsche AG Konzerns auf Biodiversität und Ökosysteme identifiziert. Dies kann beispielsweise durch die Ausweitung oder den Neubau von Standorten geschehen. Im Berichtsjahr verursachte der Porsche AG Konzern eine Flächenversiegelung von 45 ha.

Methoden und Annahmen

Die Ermittlung der durch den Porsche AG Konzern im Berichtsjahr versiegelten Fläche berücksichtigt alle Flächen, deren Boden im Berichtsjahr luft- und wasserdicht abgedeckt wurde, wodurch Regenwasser nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen versickern kann. Dazu zählen z. B. Flächen, die von Gebäuden überbaut wurden (ohne Dachbegrünung), Asphalt, fugenloser Beton und Pflaster mit dichten Fugen. Wird versiegelte Fläche entsiegelt (z. B. Flächenrenaturierung), wird dies ebenfalls berücksichtigt. In diesem Fall wird die entsiegelte Fläche von der Gesamtmenge der versiegelten Fläche abgezogen.

E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚗	→	🕒	🕒	🕒
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Niedriger und nachhaltiger Ressourcenverbrauch aufgrund nachhaltiger Materialbeschaffung und Optimierung der Ressourcennutzung	■	■	■	□	□	■
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Beitrag zur Kreislaufwirtschaft durch Reduzierung der Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	□	■	■	□	□	■
Abfall	Beitrag zur Ressourcenerschöpfung durch erhebliche Abfallerzeugung entlang der Wertschöpfungskette	□	■	■	□	□	■

→| Vorgelagert 🚗 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🕒 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🕒 Mittelfristig (1–5 Jahre) ● Langfristig (> 5 Jahre)

Der Porsche AG Konzern nutzt im Rahmen seiner Geschäftstätigkeiten Energie, Wasser sowie eine Vielzahl anderer Ressourcen und Rohstoffe. Dabei ist die Produktion der Fahrzeuge der größte Verbraucher von Ressourcen.

Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik. Die Faktoren Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen werden im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlich betrachtet, Wassernutzung im Kapitel → **E3 Wasser**, der Umgang mit Ressourcenabflüssen und Emissionen ist auch im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben.

Der Porsche AG Konzern strebt in seinen eigenen Aktivitäten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette einen verantwortungsbewussten Umgang mit Rohstoffen an und richtet seine Prozesse zunehmend auf eine ressourcenerhaltende Zukunft aus. Neben effizienten Produktionsprozessen und einer langanhaltenden Nutzung der Fahrzeuge sowie der darin verwendeten Materialien ist dabei das Thema Kreislaufwirtschaft ein wichtiger Baustein. Dazu gehören auch Abfallvermeidung und die Förderung von Recycling und Wiederverwendung.

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien und Maßnahmen der Porsche AG Konzern die Aspekte Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse, Abfälle und Kreislaufwirtschaft möglichst ressourcenschonend gestaltet.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Der Themenbereich Ressourcenzuflüsse und -abflüsse sowie Abfälle wurde im Rahmen der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung

In Bezug auf Ressourcenzuflüsse und Ressourcennutzung wurde eine positive Auswirkung identifiziert. Der Porsche AG Konzern trägt durch eine möglichst nachhaltige Materialbeschaffung und Optimierung der Ressourcennutzung zu einem niedrigen wie auch möglichst nachhaltigen Ressourcenverbrauch bei. Hierzu gehören der Einsatz recycelter und recycelbarer Materialien in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, ein möglichst nachhaltiger und effizienter Ressourceneinsatz durch Prozessoptimierung innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit sowie die Förderung der Recycling-Fähigkeit der eigenen Produkte am Ende der Lebensdauer. Dadurch werden die notwendigen Eingriffe in die Umwelt sowohl bei der Rohstoffgewinnung als auch bei der Entsorgung reduziert.

Im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen und Ressourcennutzung wurde ebenfalls ein potenzielles finanzielles Risiko identifiziert, welches jedoch als nicht wesentlich eingestuft wurde. Im Zuge steigender Ressourcenknappheit gibt es zunehmende regulatorische Vorgaben für den Einsatz von Sekundärmaterialien. Diese Vorgaben beziehen sich auf den Anteil an Recycling-Material, der in neuen Produkten eingesetzt werden muss. Hier besteht das potenzielle Risiko, dass aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Sekundärmaterialien oder der Nichteinhaltung der nötigen Qualitätsanforderungen die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz nicht eingehalten werden können. Eine potenzielle Regulierung wirkt sich sowohl auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette aus, da Fahrzeuge oder Bauteile, die den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen, von den jeweiligen Absatzmärkten ausgeschlossen werden. Um das auftretende potenzielle Risiko zu minimieren, beobachtet der Porsche AG Konzern die regulatorischen Anforderungen und Marktentwicklungen gezielt und kommuniziert sie im Rahmen eines internen Regelprozesses an die betreffenden Fachbereiche. Der Anteil des eingesetzten Sekundärmaterials in ausgewählten Fahrzeugen wird kontinuierlich überprüft.

Auswirkungen in Bezug auf Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Eine weitere positive Auswirkung wurde in Bezug auf Ressourcenabflüsse identifiziert. Der Porsche AG Konzern leistet durch eine Reduzierung der Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Dies geschieht in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie durch Geschäftspartner in der nachgelagerten Wertschöpfungskette, indem das Produktdesign die Recycling-Fähigkeit am Ende der Lebensdauer berücksichtigt und die Produktlebensdauer durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen verlängert wird.

Auswirkungen in Bezug auf Abfälle

Die Wesentlichkeitsanalyse 2024 ergab für den Porsche AG Konzern auch eine negative Auswirkung im Zusammenhang mit Abfällen. Durch Abfallerzeugung in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der nachgelagerten Wertschöpfungskette trägt der Porsche AG Konzern zum Ressourcenverbrauch bei. Hierunter fallen die Entsorgung der Porsche-Altfahrzeuge ebenso wie die Abfallaufkommen in der Porsche-eigenen Fahrzeugentwicklung und -produktion. Dort entstehen negative Auswirkungen auf die Umwelt, weil Abfälle entsorgt bzw. unter Aufwendung von Energie wieder aufgewertet werden müssen. Die Erschöpfung von Ressourcen resultiert aus dem Geschäftsmodell, da Fahrzeuge eine begrenzte Lebensdauer haben.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern ist bestrebt, bei seinen unternehmerischen Aktivitäten negative Umweltauswirkungen entlang des Lebenszyklus der Produkte – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – möglichst gering zu halten, die Energie- und Ressourcenverbräuche zu minimieren und darüber hinaus internationale Verträge sowie Initiativen zur Lösung globaler Umweltprobleme zu unterstützen.

In der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns sind Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft als zwei der sechs Fokusthemen definiert, die mit klaren Zielen, Kennzahlen und Maßnahmenpaketen verbunden werden. Diese werden für das Thema Dekarbonisierung im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlicher dargelegt, zum Thema Kreislaufwirtschaft – soweit aktuell bereits möglich – sind diese im vorliegenden Kapitel beschrieben. Eine umfassende Darstellung der Nachhaltigkeitsstrategie findet sich im Kapitel → **Allgemeine Informationen**.

Ressourceneffizienz

Das langfristige Ziel des Porsche AG Konzerns ist eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten. Deshalb haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften ein Ressourceneffizienzprogramm für alle Standorte und Bereiche der Fahrzeugproduktion aufgelegt.

Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik. Beispielhaft stehen hierfür neben dem Energieverbrauch die sparsame Wassernutzung durch Kreislaufsysteme sowie der sorgfältige Umgang mit potenziell belasteten Abwässern aus der Porsche-eigenen Produktion. Dazu gehören auch Abfallvermeidung und die Förderung von Recycling und Wiederverwendung.

Die Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie der Entwicklungsstandort Weissach zielen darauf ab, die Umweltauswirkungen eines Standorts weitestmöglich absolut und ganzheitlich zu messen sowie konkrete Schritte zu einer nachhaltigeren Produktion abzuleiten. Mit eigens im Volkswagen Konzern entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumenten werden quantitative Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte – insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall – gemessen und reduziert. Die „Impact Points“-Methode berechnet die Umweltauswirkung auf Basis der Ressourcennutzung und der Emissionen. Weitere Informationen zur Ambition einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns sind im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** enthalten.

Die Themen Ressourcennutzung, Ressourceneffizienz und Ressourcenerhaltung sind organisatorisch fest im **Nachhaltigkeitsmanagement** des Porsche AG Konzerns verankert – ebenso in spezifischen Managementsystemen mit Nachhaltigkeitsbezug, beispielsweise im Umwelt-Compliance-Management-System (Environmental Compliance Management System, ECMS). Das Nachhaltigkeitsmanagement wie auch das ECMS werden ebenfalls ausführlich im Kapitel → **E1 Klimawandel** beschrieben.

Die Koordination von Aktivitäten im Bereich Ressourcennutzung und Ressourceneffizienz erfolgt u. a. über die Abteilung „Nachhaltigkeit“ des Porsche AG Konzerns. In den Konzerngesellschaften sowie an den Standorten wird die Planung und Umsetzung eigenverantwortlich durchgeführt. Für die Standorte des Porsche AG Konzerns gibt es eigene Umwelt- und Energiemanagementbeauftragte. Diese beraten und überwachen u. a. Umwelt- und Energiekennzahlen, prüfen deren Plausibilität und steuern Umwelt- sowie Energiemanagementaudits. Die zugehörigen operativen und strategischen Aufgaben übernimmt die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“ bei der Porsche AG, die sich seit 2019 über Patenschaften mit den relevanten und betroffenen Fachabteilungen vernetzt. Die bestehende Kommunikation und Zusammenarbeit konnte so deutlich intensiviert werden.

Kreislaufwirtschaft

Zur Ressourceneffizienz und -erhaltung gehört auch der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft durch die Anwendung von Kreislaufprinzipien in der Wertschöpfungskette. Die Kreislaufführung von Rohstoffen, Materialien und Wasser trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Zugleich können der Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung von Stoffkreisläufen dazu beitragen, die CO₂-Emissionen des Porsche AG Konzerns zu senken und somit die Dekarbonisierung weiter voranzutreiben. Darüber hinaus fördert diese Entwicklung Innovationen in den Bereichen Werkstoffentwicklung, Recycling-Technologien und Geschäftsmodelle.

Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ ist daher einer der zentralen Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns. In fünf definierten Handlungsfeldern werden Themen

wie der Batterie-Rohstoffkreislauf, der Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, möglichst nachhaltiges Produktdesign, eine langanhaltende Ersatzteilversorgung und Kreislaufwirtschaftskonzepte für Porsche-Standorte bearbeitet.

Unter anderem wird das Ziel eines geschlossenen Batterie-Rohstoffkreislaufs verfolgt. Batterien und ihre Batteriezellmodule sollen hierbei möglichst lange im Fahrzeug genutzt und danach u. a. in internen Energiespeichersystemen eingesetzt werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, ihre Rohstoffe durch moderne Recycling-Verfahren in neuen Batterien wiederzuverwenden. Auch an anderen Stellen im Fahrzeug soll – wo technisch und wirtschaftlich möglich – der Anteil von Primärrohstoffen reduziert und verstärkt ökologisch nachhaltigere Materialien eingesetzt werden.

Des Weiteren soll auch die Langlebigkeit der Porsche-Fahrzeuge und die damit verbundene lange Nutzung der eingesetzten Materialien noch weiter gestärkt werden. Ein grundlegender Bestandteil ist die Möglichkeit zur Reparatur, die durch eine erweiterte Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Porsche-Classic-Bauteilen sowie die Aufbereitung ausgewählter Komponenten verbessert werden soll. Voraussetzung hierfür ist auch eine ausreichende Zerlegetiefe der Baugruppen in Einzelteile, damit hier Reparaturen und lebensverlängernde Maßnahmen ansetzen können.

Darüber hinaus werden auch an den Produktionsstandorten durch eine möglichst ganzheitliche Betrachtung Kreislaufwirtschaftskonzepte gestärkt und Abfälle reduziert. Weitere Informationen sind im Abschnitt → **Maßnahmen** beschrieben.

Die Porsche AG hat die organisatorischen Voraussetzungen auf strategischer Ebene sowie in den einzelnen Unternehmensressorts und Baureihen geschaffen, damit die Ziele zur Kreislaufwirtschaft systematisch nachverfolgt werden können. Dabei wurden die strategisch festgelegten Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien in das Zielsystem ausgewählter Baureihen und die dazugehörigen Prozesse integriert. In die Umsetzung werden ausgewählte Unternehmensbereiche, wie beispielsweise die Beschaffung, einbezogen. Mehr Informationen dazu finden sich im Abschnitt → **Ziele**.

Die Koordination der Projekte und die Überwachung der Fortschritte erfolgen durch die Fachbereiche. Darüber hinaus findet eine projektübergreifende Abstimmung im Arbeitskreis „Circular Economy“ statt. Dieser setzt sich aus Vertretern der Abteilung „Nachhaltigkeit“ sowie der relevanten Abteilungen aus den Bereichen Umwelt, Entwicklung, Produktion, Beschaffung, Vertrieb und Qualität zusammen. Im Rahmen des Arbeitskreises werden der Status der gesetzten Strategiefeld-Ziele und damit verbundener Projekte besprochen und, falls notwendig, neue Maßnahmen und weitergehende Projekte abgeleitet. Relevante Projektergebnisse werden regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Umgang mit Ressourcen in der Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette zur Einhaltung der relevanten

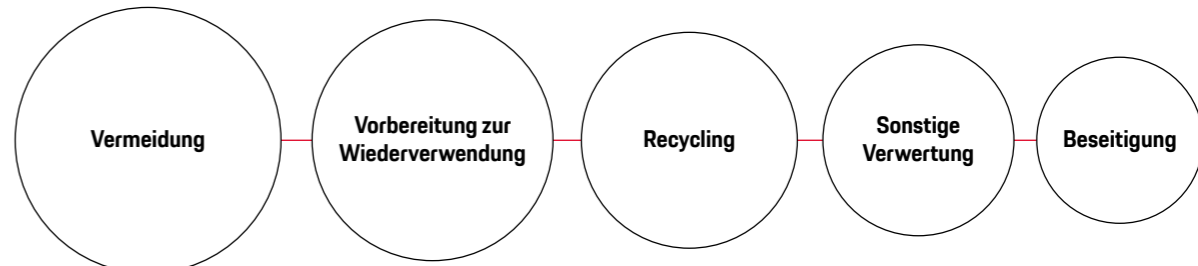
Umwelt- und Energiegesetze und zu einer effizienten Ressourcennutzung. Weitere Informationen dazu finden sich in den → **Richtlinien und Konzepten mit Fokus auf die Wertschöpfungskette** und ausführlicher im Kapitel → **E1 Klimawandel**.

Abfallmanagement

Das Abfallwirtschaftskonzept der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zielt darauf ab, die Abfallmenge zu senken und nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu recyceln, das heißt Kreisläufe zu schließen. Es beruht auf dem nationalen Kreislaufwirtschaftsgesetz und berücksichtigt eine fünfstufige Abfallhierarchie:

- Abfallvermeidung
- Vorbereitung zur Abfallwiederverwendung
- Abfall-Recycling
- Sonstige Abfallverwertung (z. B. energetische Verwertung)
- Abfallbeseitigung

Fünfstufige Abfallhierarchie



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

So stehen beispielsweise die Abfallvermeidung durch den Einsatz abfallarmer Technologien sowie möglichst nachhaltige und wirtschaftliche Entsorgungslösungen zur Erhöhung der stofflichen Verwertung im Vordergrund.

Maßnahmen des Abfallwirtschaftskonzepts spiegeln sich im Ressourceneffizienzprogramm im Kapitel → **E1 Klimawandel** wider. Auch in der Porsche Strategie 2030 Plus sieht der Porsche AG Konzern vor, Abfälle weiter zu vermindern. Statt Abfälle zu erzeugen, sollen Materialien deshalb wieder dem Kreislauf zugeführt werden. Dies reduziert den Bedarf an primären Ressourcen.

Abfälle werden an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften erfasst und mithilfe der „Impact Points“-Berechnungssystematik bewertet. Die Methode dazu wird im Kapitel → **E1 Klimawandel** beschrieben. So werden Abfallreduktionsmaßnahmen oder die Einführung von Recycling-Maßnahmen messbar gemacht.

Bei neuen Produktionsanlagen berücksichtigen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften grundsätzlich bereits in der Planungsphase, welche Abfälle dort entstehen können. Insbesondere bei der Auslegung von Anlagen und Prozessen ist darauf zu achten, dass Abfälle vermieden oder auf ein Minimum reduziert werden, um das Kreislaufwirtschaftsgesetz umzusetzen. Daher werden bereits in der Planung ein Abfallwirtschaftskonzept erarbeitet und abfallarme Prozesse und Technologien einbezogen. Weitere gesetzliche Anforderungen beziehen sich grundsätzlich auf die Einstufung nach Abfallrecht und eine gesetzeskonforme Entsorgung von Abfällen mit der jeweils entsprechenden Nachweisführung.

Bei Ausschreibungen für Abfallentsorgungen achten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften auf Entsorgungsanlagen, die ein Recycling-Verfahren anbieten.

Laut Abfallwirtschaftskonzept sollen nicht vermeidbare Abfallanteile konsequent am Entstehungsort getrennt gesammelt werden. Alle Abfallsammelbehälter und Abfallsammelstellen sind deshalb einheitlich gemäß den verschiedenen Abfallfraktionen gekennzeichnet. So lassen sich die in den Abfällen enthaltenen Wertstoffe im anschließenden Entsorgungsprozess besser verwerten.

Über ein elektronisches Abfallregister können an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften Abfallbilanzen abgebildet, der Grad der Zielerreichung nachverfolgt und gesetzliche Dokumentationspflichten eingehalten werden.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ ist in zahlreichen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten
Die **Konzernrichtlinie „Environmental Compliance Management System“ (ECMS)** basiert auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht die Vorgehensweise, die Zuständigkeiten sowie die Prozesse rund um Umwelt- und Energiethemen im Rahmen des Umwelt-Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns, auch bezüglich der Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft. Die Konzernrichtlinie sowie das ECMS sind im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Das **Handbuch zu Umwelanforderungen** der Porsche AG beschreibt weitgehende und umfassende Maßnahmen, die bei Neu- und Umbauten von Gebäuden sowie Anlagen in Bezug auf Umwelt- und Energiemanagement zu beachten sind. Über die Anforderungen an den einzuhaltenden Umweltschutz hinaus enthält das Dokument einen Katalog an Maßnahmen zur Steigerung der Ressourcen- und Energieeffizienz und zur Abfallvermeidung.

Der Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns ist u. a. in einer dazugehörigen **Standortcheckliste** formuliert. Diese bewertet qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern – Umwelt-Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe, Mobilität. Das Handbuch und die Standortcheckliste werden ebenfalls im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** detaillierter beschrieben.

Die Porsche AG hat darüber hinaus die **Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“** und die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** erlassen. Hier werden umweltrelevante Anweisungen für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden und Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen. Die Betriebsmittelvorschriften verpflichten Auftragnehmer zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz und Betrieb. In der Planungsphase müssen die zu erwartenden Energie- und Stoffströme ermittelt werden. Zudem gibt es auch konkrete Vorgaben für ein Abfallmanagement, das auf die Vermeidung von Abfällen und eine möglichst weitgehende Kreislaufführung von Ressourcen abzielt. Die Betriebsmittelvorschriften werden den Geschäftspartnern auch auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns bereitgestellt. Für Mitarbeitende sind sie im Intranet verfügbar.

Die **Konzernrichtlinie „Verschrottung oder alternative Verwendung obsoleter Gegenstände“** regelt den Umgang mit obsoleten Gegenständen. Sie legt konzernweit fest, dass die alternative Verwendung innerhalb des Porsche AG Konzerns unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit stets Vorrang vor einer Verschrottung oder einer Abgabe an Dritte hat. Dadurch soll die möglichst lange Nutzung von Gegenständen sichergestellt und das Abfallaufkommen reduziert werden.

Richtlinien mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch bei der Ressourcennutzung und dem Umgang mit Abfällen berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette. Er stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** ausführlich beschrieben, ebenso die Bewertung der Nachhaltigkeit von unmittelbaren Zulieferern durch das Sustainability Rating (S-Rating).

Zum Thema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft gibt der Porsche Code of Conduct für Geschäftspartner vor, dass die Geschäftspartner durch geeignete Maßnahmen für eine effiziente Ressourcennutzung, die Wiederverwendung und das Recycling von Ressourcen, den Vorrang erneuerbarer Ressourcen und die Vermeidung von Abfällen sowie deren sachgerechte Entsorgung verantwortlich sind. Darüber hinaus sind die Geschäftspartner verpflichtet, die internationalen Übereinkommen zur Verbringung gefährlicher Abfälle einzuhalten. Mit diesen Anforderungen trägt der Code of Conduct für Geschäftspartner dazu bei, die wesentlichen positiven Auswirkungen hinsichtlich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft in der Wertschöpfungskette zu fördern und die negativen Auswirkungen zu minimieren.

Um eine nachhaltige Beschaffung von Rohmaterialien und Teilen über die vorgelagerte Lieferkette weitestmöglich zu verwirklichen, wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern für verschiedene Rohstoffe **Lastenhefte** entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Diese beschreiben die Nachhaltigkeitsanforderungen an die Rohstofflieferkette in Bezug auf Menschenrechte sowie Sozial- und Umweltstandards und gelten für die entsprechenden Sourcing-Anfragen des Porsche AG Konzerns.

Die Lastenhefte sind Bestandteil des Raw Material Due Diligence Management System (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns und lagen im Berichtsjahr für Batterierohstoffe, Mica und Leder vor. Ein weiteres Lastenheft für Naturkautschuk wird über das Berichtsjahr hinaus im Porsche AG Konzern pilotiert. Die Lastenhefte stehen den damit befassten Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung.

Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern auf die Anwendung des präventiven RMDDMS. Dieses System dient der Ermittlung, Bewertung und Verminderung von Risiken in Lieferketten ausgewählter Hochrisikorohstoffe und steht im Einklang mit globalen normativen Leitlinien, einschließlich des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten, sowie den OECD-Leitlinien für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln. Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr die zugrunde liegende konzernweite Rohstoffpolitik aktualisiert.

Das RMDDMS, das auch vom Porsche AG Konzern genutzt wird, ist ausführlich in den Kapiteln → **E1 Klimawandel** und → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben.

Zur Verbesserung der Datenbasis von Lebenszyklusanalysen (LCA) seiner Produkte verpflichtet der Porsche AG Konzern die Zulieferer bestimmter Bauteile zur Bereitstellung von Primärdaten. Diese Zulieferer werden also zur Ermittlung und Offenlegung von spezifischen umweltbezogenen Daten verpflichtet. Das erfolgt über sogenannte **LCA Requirement Documents**. Diese material- und rohstoffspezifischen Lastenhefte geben in Verbindung mit dem Annex Sustainability Targeting darüber hinaus Zielwerte zum Sekundärmaterialanteil für Kupfer (Kathode), Aluminium, Kunststoffe und Stahl vor. Bei den Kunststoffen sind zum Teil auch biobasierte Lösungen anrechenbar, um die Anforderungen zu erreichen. Wird der Einsatz von Rezyklaten ausgeschlossen, muss dies technisch begründet werden. Ferner bewertet der Porsche AG Konzern auf Basis der Selbstauskunft von Zulieferern zum Einsatz von Sekundärmaterialien und CO₂-reduzierten Primärmaterialien die Auswirkung dieser Maßnahmen auf die Treibhausgasbilanz und berücksichtigt dies in seinen Vergabeentscheidungen.

Auch die **Volkswagen Norm „Umweltnorm Fahrzeug“** ist thematisch relevant in Bezug auf die Wertschöpfungskette. Diese Norm betrifft die Recycling-Anforderungen, den Rezyklateinsatz und die Recycling-Fähigkeit der im Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge und gibt Handlungsanweisungen hierzu. Sie enthält Vorgaben zu Materialien und Inhaltsstoffen, die im Fahrzeug wie auch in Fahrzeugteilen und -aggregaten verbaut werden, sowie zu verwendeten Betriebsstoffen. Die Norm wurde vom Vorstand des Volkswagen Konzerns festgelegt und gilt auch für die Fahrzeuge der Marke Porsche.

Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen gibt die Norm vor, dass die Fahrzeuge zu mindestens 85 % recyclingfähig und zu mindestens 95 % verwertbar sein müssen. Zudem werden zur Erfüllung der Gesetzeskonformität umfangreiche Anforderungen an die Demontierbarkeit gestellt, um beispielsweise die Entnahme von Betriebsflüssigkeiten oder das Recycling von Baugruppen zu ermöglichen. Zur Förderung der Kreislaufwirtschaft sind Rezyklate oder Materialien mit Rezyklatzusätzen gegenüber Primärmaterialien zu bevorzugen.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift an seinen Produktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um den Ressourcenverbrauch ebenso wie die Ableitung von Ressourcen inkl. Abfällen möglichst zu reduzieren.

Hierzu wurden für das Berichtsjahr u. a. im Rahmen des Strategiefelds „Kreislaufwirtschaft“ Maßnahmenpläne erstellt und entsprechend umgesetzt. Die folgenden Maßnahmen wurden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet.

Maßnahmen in Bezug auf Ressourceneffizienz in der Produktion

Die durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf Ressourceneffizienz werden überwiegend in weiteren Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung beschrieben: Maßnahmen zur Dekarbonisierung und zu Zertifizierungen der Produktionsstandorte finden sich im Kapitel → **E1 Klimawandel**, Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs im Kapitel → **E3 Wasser**.

Um den CO₂-Fußabdruck der 2024 fertiggestellten Erweiterung des Karosseriebaus am Standort Stuttgart-Zuffenhausen

zu reduzieren und Aspekte der Kreislaufwirtschaft nach dem Cradle-to-Cradle-Prinzip (C2C) in die Planung mit einfließen zu lassen, wurde der Planungs- und Bauprozess ab 2020 von einem externen Fachplaner unterstützt. Dies führte dazu, dass der CO₂-Fußabdruck des errichteten Gebäudes im Vergleich zum ursprünglichen Planstand ca. 40 % geringer ausfiel. So konnten durch verschiedene Maßnahmen (Einsatz von CO₂-reduziertem Beton, Verwendung von Recycling-Material etc.) etwa 4.100 t CO₂e eingespart werden. Zudem wurden die Potenziale des Gebäudes als Rohstofflager ermittelt, was die Wiederverwertbarkeit der eingesetzten Materialien im Fall eines Rückbaus erhöhen soll.

Maßnahmen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft

Im Bereich Kreislaufwirtschaft verfolgt der Porsche AG Konzern mehrere Handlungsansätze. Dazu zählen beispielsweise der verstärkte Einsatz recyclingfähiger Materialien, Sekundärmaterialien und nachwachsender Rohstoffe in den Fahrzeugen. Außerdem werden die Wiederverwendung sowie das Recycling von Werkstoffen gefördert, so z. B. bei Second-Life-Projekten mit Hochvolt-Fahrzeuggbatterien.

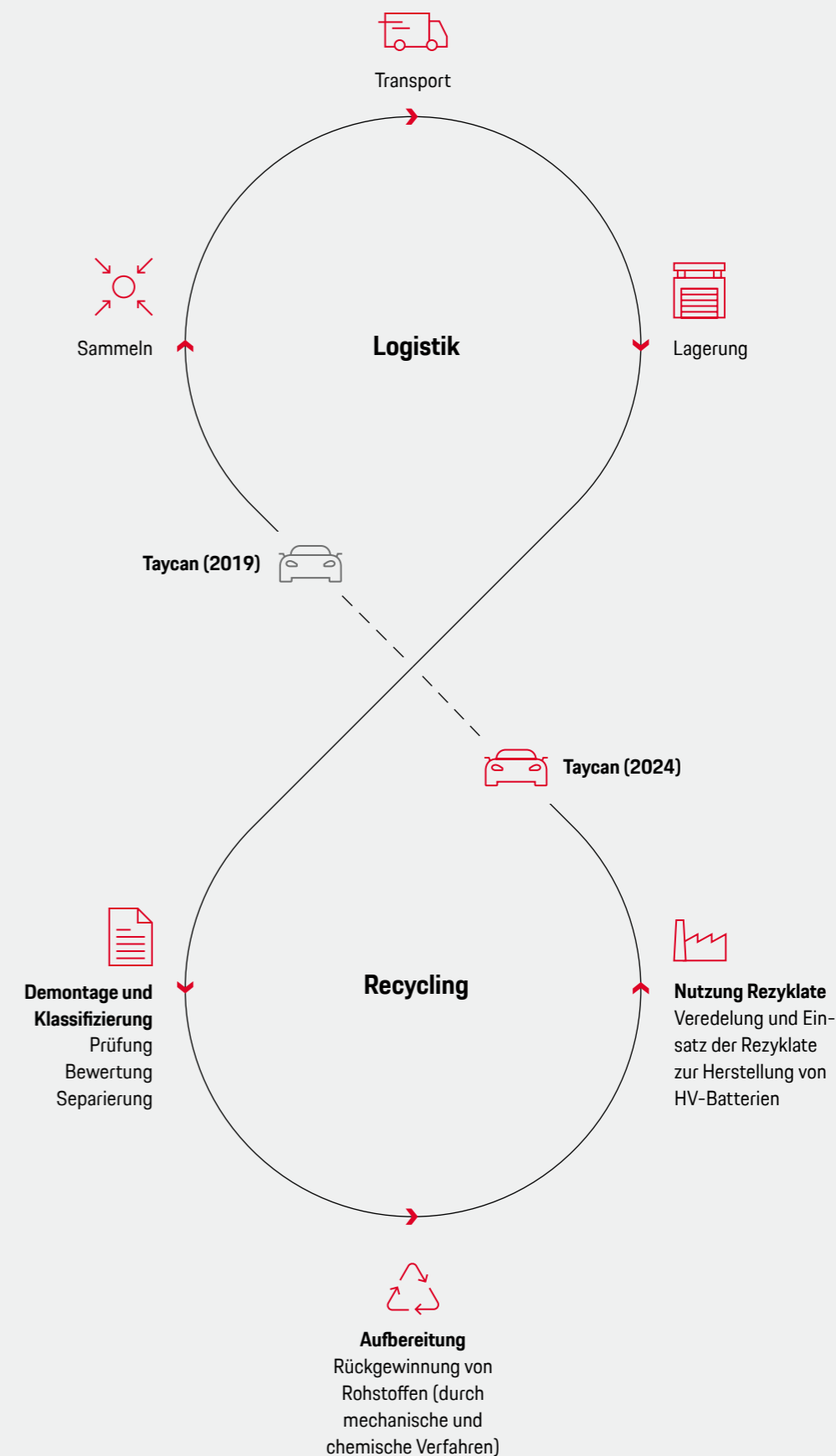
FAHRZEUGENTWICKLUNG

Auch in die Entwicklung von Porsche-Fahrzeugen sollen vermehrt Aspekte der Kreislaufwirtschaft integriert werden. Beispielsweise wird die Kreislauffähigkeit von Porsche-Fahrzeugen immer stärker bei der Entwicklung mitgedacht. So können spezifische Anforderungen, wie u. a. bezüglich einer möglichen Wiederaufbereitung der Komponenten (sogenanntes Remanufacturing), bereits in einem frühen Stadium berücksichtigt werden. Im Berichtsjahr wurde ein Prozess entwickelt, der bestehende und künftige Baureihen im Hinblick auf Remanufacturing analysiert. So sollen identifizierte Komponenten künftig systematisch in den Aufbereitungsprozess integriert werden.

Gleichzeitig soll die Langlebigkeit der Porsche-Fahrzeuge noch weiter verstärkt werden. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG Projekte für eine verbesserte Reparaturfähigkeit durchgeführt, die beispielsweise eine ressourcenschonendere Reparatur von Doppelkupplungsgetrieben ermöglichen oder den Umfang von „Porsche Dynamic Repair“ – schonende Reparaturmethoden, die das Instandsetzen von Fahrzeugoriginalteilen im verbauten Zustand ermöglichen – um zusätzliche Werkzeuge und Methoden erweitern.

Recyclingprozess von Hochvoltbatterien

des Porsche AG Konzerns



Außerdem konnte im Berichtsjahr durch eine aktive Produktbeeinflussung eine verbesserte Zerlegbarkeit des BEV-Antriebs vom Porsche Macan realisiert werden. Der Porsche AG Konzern hat mit der Umsetzung dieses Vorhabens im Jahr 2022 begonnen. Zur Ermöglichung wurden entsprechende Spezialwerkzeuge und Ersatzteile in den Werkstätten und Porsche Zentren zur Verfügung gestellt.

BATTERIE-RECYCLING

Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern und weiteren Entwicklungspartnern optimiert der Porsche AG Konzern Verfahren zum Recycling von Hochvoltbatterien, die große Mengen wertvoller Rohstoffe zur Wieder- und Weiterverwendung enthalten. Im Berichtsjahr wurden drei Pilotprojekte durchgeführt, um einen Batterierohstoffkreislauf zu verproben. Der Fokus lag auf der mechanischen Verarbeitung von Batterien und der Verfeinerung der entstehenden Schwarzmasse zu batterietauglichen Rezyklaten. Die Pilotierung lief über das Berichtsjahr hinaus und die Projekte werden voraussichtlich 2025 abgeschlossen. Die gewonnenen Ergebnisse sollen in den Aufbau eines Batterie-Recycling-Netzwerks einfließen.

In einem Modellprojekt untersuchte die Porsche AG zudem Nutzungsoptionen für die Zeit nach der eigentlichen Nutzungsphase von Hochvoltbatterien, sogenannte „Second-Life-Konzepte“. Im Berichtsjahr wurde für das Porsche-Werk in Leipzig ein stationärer Stromspeicher aus gebrauchten Taycan-Batterien installiert – aufgebaut aus 4.400 einzelnen Batteriemodulen, aufgeteilt in vier Batteriecontainer. Der Strom für den Speicher wird in Teilen durch die werkseigenen Solaranlagen mit einer Peak-Leistung von rund 9,4 MW erzeugt. Die Hochvoltbatterien stammen aus Vorserien- und Werksfahrzeugen und werden nach dem Ende ihrer Nutzungsdauer jetzt als stationärer Stromspeicher eingesetzt.

VERPACKUNGSMATERIAL

Die Porsche AG hat sich intern zum Ziel gesetzt, den Einsatz von nicht stofflich recyclingfähigen Materialien weiter zu reduzieren: Im Berichtsjahr wurde daher in einem Projekt der Anteil recycelter Kunststoffe an intern verwendeten PE-Flachbeuteln in der Aftersales Versorgung auf durchschnittlich 60 bis 70 % erhöht. Der Anteil an nicht recyclingfähigen Schäumen konnte im Aftersales im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um etwa 7,5 t reduziert werden.

Auch die im Porsche AG Konzern verwendeten Einwegverpackungen für Fahrzeugbauteile sollen künftig ausschließlich aus recyclingfähigen Materialien bestehen. Bei Neuvergaben wird daher zukünftig die Verwendung von nicht recyclingfähigem Material bei Einwegverpackungen für Fahrzeugbauteile vertraglich ausgeschlossen. Im Jahr 2023 haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften gemeinsam mit weiteren Marken des Volkswagen Konzerns damit begonnen, an technischen Lösungen für bestehende Bauteilverpackungen zu arbeiten, um nicht recyclingfähiges Material – soweit möglich – zu

reduzieren. Diese Aktivitäten wurden im Berichtsjahr fortgeführt. Seit dem Projektbeginn 2023 konnte der Anteil nicht recyclingfähiger Materialien um rund 40 % reduziert werden. Bis Ende 2025 soll die Quote auf etwa 80 % erhöht werden.

ZIELE

Mit der Porsche Strategie 2030 Plus, die im Kapitel → **Allgemeine Informationen** erläutert wird, wurde das Ziel gesetzt, Energie- und Ressourcenverbräuche zu minimieren. Dazu gehört auch, Abfälle zu vermeiden und das Recycling von Bauteilen, wie beispielsweise Batteriemodulen, zu fördern. Mit dieser Zielsetzung werden je nach Zieldimension gesetzliche Anforderungen adressiert oder in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten darüber hinausgehende Ambitionen gesteuert.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH steuern den identifizierten positiven Beitrag zu einem niedrigen und möglichst nachhaltigen Ressourcenverbrauch sowie zur Kreislaufwirtschaft über verschiedene Umweltkennzahlen. Siehe hierzu auch die ausführliche Beschreibung im Kapitel → **E1 Klimawandel**.

Ziele in Bezug auf die Reduzierung von Primärrohstoffen

Im Zusammenhang mit der Ambition einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns wird die Ressourcennutzung im Rahmen übergeordneter Umweltkennzahlen gemessen, die nach Methoden des Volkswagen Konzerns erfasst und berechnet werden – die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) und die „Impact Points“, die 2025 die UEP methodisch ablösen sollen.

In beide Kennzahlen fließen u. a. Werte zum Energie- und Wasserverbrauch ein, aber auch zu Emissionen, Abwasser und Abfällen. Die „Impact Points“ beziehen darüber hinaus zur Wirkungsabschätzung die Relevanz anhand eines Multiplikators mit ein.

Eine ausführliche Darstellung der übergeordneten Kennzahlen und ihrer Ziele erfolgt im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

Ziele in Bezug auf Kreislaufwirtschaft

Der Porsche AG Konzern arbeitet daran, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren. Daher wurden konkrete quantitative Ziele für den Einsatz zirkulärer Materialien festgelegt. Diese gelten für neu entwickelte, rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeugmodelle.

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr erstmals konzernweit Ambitionen für alle Konzernmarken gesetzt, u. a. auch für die Porsche AG: Es ist geplant, bis 2040 in den Produkten des Volkswagen Konzerns 40 % der Materialien aus Recycling-Produkten einzusetzen. Der Anteil wird auf Basis des Gewichts der Materialien gemessen. Die Porsche AG verfolgt den Anspruch,

einen Beitrag zur Erfüllung dieser Ambition soweit technisch und wirtschaftlich möglich beizusteuern.

Um die Ziele systematisch nachzuverfolgen, wurden die festgelegten Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien in das Zielsystem ausgewählter Baureihen und die dazugehörigen Prozesse integriert. Zudem hat die Porsche AG ein internes Tracking-System entwickelt und implementiert, das stetig verbessert wird. Die Nachverfolgung erfolgt zu projektspezifischen Berichtsmeilensteinen.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Recycling-Fähigkeit von Fahrzeugen und die länderspezifischen Rücknahmepflichten für Altfahrzeuge in den EU-Mitgliedsstaaten definieren einen hohen Zielanspruch. Bereits im Entwicklungsprozess seiner Fahrzeuge berücksichtigt der Porsche AG Konzern daher u. a. die EU-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EC, nach der mindestens 85 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendbar und/oder recyclingfähig sowie mindestens 95 % wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen.

Ziele in Bezug auf Abfälle

Der Porsche AG Konzern steuert die abfallbezogene Auswirkung auch im Rahmen seiner allgemeinen Zielsetzung zur Vermeidung bzw. Reduzierung des Abfallaufkommens an den eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten und seiner Ziele zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Der Porsche AG Konzern erfasst und misst das Abfallaufkommen an den Produktionsstandorten mithilfe eines elektronischen Abfallregisters und erstellt so jeweils Abfallbilanzen. Diese finden sich im Abschnitt → **Kennzahlen**. In die übergeordnete Kennzahl UEP fließt für die Kategorie Abfall die Menge der Beseitigungsabfälle pro produziertem Fahrzeug der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH ein. Aufgrund einer Umstufung eines Verwertungsabfalls in die Kategorie zur Beseitigung im Berichtsjahr am Porsche AG Standort Stuttgart-Zuffenhausen ist ein UEP-Anstieg der Kategorie Abfall um knapp 12 % gegenüber 2014 zu verzeichnen.

KENNZAHLEN

Wesentliche Ressourcenzuflüsse

Porsche-Fahrzeuge sind äußerst komplexe Produkte, die aus mehreren Tausend Einzelteilen bestehen. Hinsichtlich der Kriterien der Rohstoffkriticakalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz lassen sich einzelne besonders relevante Bauteile identifizieren wie z. B. Lenkräder, Alufelgen, Aluminium-Außenteile, Hochvoltbatterien, Dauermagnete, Generatoren, Leitungsstränge, Bremsscheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte, Radio usw.) und Katalysatoren.

Unterhalb der Bauteilebene spielen einzelne Rohstoffe und Materialien eine hervorgehobene Rolle für die Produktion der

Porsche-Fahrzeuge. Die gewichtsbezogen relevantesten Materialverbräuche der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion beziehen sich auf Stahl/Gussteisen, Leichtmetalle, Kunststoffe und Kupfer.

Die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios führt zu Verschiebungen in dem Sinne, dass bestimmte Rohstoffe, die z. B. für die Herstellung von Hochvoltbatterien benötigt werden, viel stärker in den Mittelpunkt rücken. Dies gilt umso mehr, als dass der Abbau dieser Rohstoffe mit negativen Umweltauswirkungen und Menschenrechtsrisiken verbunden sein kann. Der Porsche AG Konzern bemüht sich deshalb, die Bedingungen beim Rohstoffabbau zu verbessern und deren Kreislaufführung zu ermöglichen.

Im Volkswagen Konzern und somit auch im Porsche AG Konzern werden derzeit 18 Rohstoffe als besonders risikobehaftet bewertet und unterliegen deshalb einem gesonderten Managementansatz zur Absicherung der Sorgfaltspflichten in den Rohstofflieferketten (Raw Material Due Diligence Management System). Zu diesen Rohstoffen zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden, Baumwolle und Magnesium. Für Leder, Mica und Batterierohstoffe, die starke Nachhaltigkeitsrisiken aufweisen, werden über sogenannte Lastenhefte umfassende ESG-Anforderungen an die Lieferkette gestellt.

Für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs werden bei ausgewählten Zulieferern bereits heute einige metallische Rohstoffe wie Kupfer oder Aluminium sowie für Kunststoffe Rezyklatgehalte angefragt. Zudem strebt der Porsche AG Konzern an, wo technisch, wirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsperspektive sinnvoll, vermehrt erneuerbare Rohstoffe und Rezyklate im Fahrzeug einzusetzen.

Angesichts der zunehmenden Komplexität der Lieferketten sowie der geopolitischen und materialverfügbarkeitsbezogenen Herausforderungen sind für den gesamten Volkswagen Konzern der Aufbau und die Etablierung einer zentralen Konzernrohstoff-Beschaffung geplant, um kritische und strategische Rohstoffe für Fokus-Bauteile abzusichern.

WASSER IN BETRIEBSABLÄUFEN UND WERTSCHÖPFUNGSKETTE ALS RESSOURCENZUFLUSS

Wasser spielt sowohl in der Lieferkette als auch in der Fahrzeugproduktion eine bedeutende Rolle. Ein Bestandteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, vor allem auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Zum Beispiel beim Abbau von Rohstoffen, die für den Hochlauf der E-Mobilität von zentraler Bedeutung sind, findet zum Teil ein nicht nachhaltiger Wasserverbrauch statt. Umso wichtiger ist deshalb die Etablierung von Maßnahmen, die den Wasserverbrauch insbesondere in wasserknappen Regionen minimieren. In der

eigenen Produktion des Porsche AG Konzerns ist Wasser ebenfalls ein wichtiger Input-Faktor. Verschiedene Prozessschritte sind auf eine ausreichende Zufuhr von Wasserressourcen angewiesen. Negative Einflüsse auf die Gewässerkörper werden durch umfassende Gewässerschutzkonzepte an den Produktionsstandorten vermieden.

SACHANLAGEN ALS RESSOURCENZUFLUSS

Im Berichtsjahr wurden keine neuen Produktionsstandorte im Porsche AG Konzern eröffnet und somit gab es in diesem Zusammenhang keine wesentlichen Ressourcenzuflüsse.

Kennzahlen zu Ressourcenzuflüssen

Der Gesamtmaterialverbrauch für die Fahrzeugproduktion im Porsche AG Konzern belief sich im Berichtsjahr auf 621.679 t, wovon sich 0,2 % auf nachhaltig beschaffte biologische Materialien bezogen.

Gesamtmaterialverbrauch für die Fahrzeugproduktion im Porsche AG Konzern

t	2024
Gesamtmaterialverbrauch	621.679
Anteil nachhaltig beschaffter biologischer Materialien am Gesamtmaterialverbrauch (in %)	0,2

Biologische Materialien spielen aufgrund der technischen Anforderungen an Pkw eine untergeordnete Rolle. Das relevanteste biologische Material in den Porsche-Fahrzeugen ist Leder. Aufgrund der potenziell negativen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt in der Lederlieferkette gelten über das material-spezifische Lastenheft für Leder des Volkswagen Konzerns strenge Vorgaben für die Lederzulieferer. Alle unmittelbaren Zulieferer müssen ein leder-spezifisches Audit der „Leather Working Group“ durchlaufen und dieses mindestens mit dem Bronze-Level abschließen. Die Vorgaben an die unmittelbaren Zulieferer verweisen derzeit nicht auf das Kaskadenprinzip und enthalten keine Vorgaben zum Einsatz von recyceltem oder wiederverwendetem Leder. Für die weiteren biologischen Materialien wurden im Berichtsjahr keine Nachhaltigkeitsvorgaben gemacht, die auf einen externen Nachhaltigkeitsstandard verweisen.

Eine Erhebung des Anteils an Sekundärmaterial für die im Porsche AG Konzern produzierten Fahrzeuge war für das Berichtsjahr nicht umsetzbar. Eine diesbezügliche Erhebungsmethode befindet sich derzeit in Ausarbeitung.

Methoden und Annahmen

Zur Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird bei jeder Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur“. Eine Auswertungskategorie bezieht sich auf „Modifizierte organische Naturwerkstoffe“, die sich somit den biologischen Materialien zuordnen lässt. Die weiteren Auswertungskategorien sind bei den technischen Materialien zu subsumieren. Aus den gemessenen prozentualen Materialbestandteilen lassen sich über das Gewicht für jedes repräsentative Fahrzeug die Gewichtsdaten pro Werkstoffgruppe errechnen. Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichts pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt werden, die dann zum Gesamtmaterialverbrauch aufsummiert werden.

Für den Anteil biologischer Materialien aus nachhaltiger Beschaffung wurde geprüft, für welche der Unterkategorien biologischer Materialien von den Zulieferern die Einhaltung eines externen Nachhaltigkeitsstandards gefordert wird. Im Berichtsjahr ist dies ausschließlich für Leder der Fall. Somit wurde zur Ermittlung der Kennzahl der Lederanteil am Gesamtmaterialverbrauch ermittelt. Das Gewicht des verbauten Leders wurde im ersten Schritt wiederum anhand von Referenzfahrzeugen pro Baureihe ermittelt. Bei der Hochrechnung auf die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge wurden die tatsächlichen Lederausstattungen der Fahrzeuge berücksichtigt.

Es ist zu beachten, dass die Erhebung über Referenzfahrzeuge pro Baureihe mit der Einschränkung einhergeht, dass die produzierten Fahrzeuge nicht in der jeweiligen Individualausstattung berücksichtigt werden. Zudem sind einige unwesentliche Bestandteile des Gesamtmaterialverbrauchs in der Produktion des Porsche AG Konzerns nicht berücksichtigt. Dies bezieht sich zum einen auf Nebenprodukte wie Werkzeuge oder Aftersales-Produkte. Zum anderen wird nur der Materialverbrauch berücksichtigt, der sich in den Fahrzeugen wiederfindet. Verwendete Materialien, die nicht im Endprodukt Fahrzeug enthalten sind, sind nicht inkludiert.

Kennzahlen zu Ressourcenabflüssen

KREISLAUFORIENTIERTES PRODUKTDESIGN

Das wichtigste Produkt des Porsche AG Konzerns sind die Porsche-Fahrzeuge. Das Produktdesign der Porsche-Fahrzeuge orientiert sich dabei an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft.

Im Hinblick auf die Recycling-Fähigkeit und Verwertbarkeit entsprechen alle im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge den in der EU gültigen Vorschriften, wonach jedes Fahrzeug zu mindestens 85 % recyclingfähig und zu mindestens 95 % verwertbar sein muss.

In Bezug auf die Reparaturfähigkeit ergreift der Porsche AG Konzern umfangreiche Maßnahmen, um eine möglichst hohe Reparaturfähigkeit der Fahrzeuge zu ermöglichen. Bereits während der frühen Entwicklungsphase neuer Fahrzeuge werden die Belange und Anforderungen aus dem Aftersales (Technischer Service) hinsichtlich Wartbarkeit und Reparierbarkeit von Fahrzeugen in die Entwicklung eingesteuert und nachgehalten. Ziel dieser sogenannten Produktbeeinflussung ist das Ableiten von Reparaturkonzepten unter Berücksichtigung notwendiger Zerlegetiefen von Bauteilen und Komponenten. Auf Basis des Reparaturkonzepts folgen dann alle weiteren benötigten Medien für den Technischen Service, wie z. B. Reparaturleitfäden oder Anlage von Ersatzteilen. Darüber hinaus werden über die sogenannte Porsche Leistungsbeschreibung, die ein Pflichtenheft für die Zulieferer darstellt, umfangreiche Vorgaben hinsichtlich der Reparaturfähigkeit von Komponenten gemacht. Beispielsweise müssen Zulieferer ein wirtschaftliches Wartungs- und Reparaturkonzept vorlegen. Außerdem müssen gelieferte Module und Systeme nach dem Baukastenprinzip aufgebaut sein, um Komponenten – wo immer wirtschaftlich darstellbar – austauschen zu können. Da zurzeit kein etabliertes Bewertungssystem für die Reparaturfähigkeit von Fahrzeugen zur Verfügung steht, ist diesbezüglich keine Angabe möglich.

Für einen möglichst langen Erhalt der Fahrbereitschaft kümmert sich der Porsche AG Konzern so lange wie möglich um die Ersatzteilverfügbarkeit und Reparaturfähigkeit der produzierten Fahrzeuge auch über den garantierten Zeitraum hinaus. Dafür werden bereits entfallene Ersatzteile neu aufgelegt oder auch gebrauchte Ersatzteile aufbereitet und wiederverwendet.

Hinsichtlich des Prinzips der Wieder- und Weiterverwendung ergreift der Porsche AG Konzern im Aftersales umfangreiche Maßnahmen. Konkret werden jährlich ca. 5.000 Ersatzteile (Getriebe, Navigationssysteme, Anlasser, usw.) als aufbereitete Altteile in den Verkehr zurückgebracht. Ziel ist es, zukünftig noch mehr Teile weiter- und wiederverwenden sowie mehr Teile weiter- und wiederverwendbar zu gestalten.

RECYCLINGFÄHIGER ANTEIL IN DEN PRODUZIERTEN FAHRZEUGEN

Entsprechend der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge sind alle durch den Porsche AG Konzern im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge zu mindestens 85 % recyclingfähig. Die Ermittlung der Werte erfolgt entsprechend UN R133 nach der ISO-Norm 22628 („Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren“). Die ermittelten Daten werden durch einen Prüfdienst im Rahmen der Typgenehmigung überprüft und sind Bestandteil der Gesamttypgenehmigung.

Kennzahlen zu Abfällen

Für den Porsche AG Konzern als Automobilhersteller ist der produktions- und entwicklungsspezifische Abfall ausschlaggebend. Den relevantesten Abfallstrom stellen Metallabfälle dar, die sich beispielsweise aus Blechstanzaabfällen, Gussteilen und Spänen zusammensetzen. Die wichtigsten Materialien in den Metallabfällen sind Aluminium und Stahl. Neben den Metallabfällen spielen Kunststoffabfälle eine wichtige Rolle, die vor allem bei der mechanischen Bearbeitung von strukturellen Fahrzeugteilen entstehen. Polypropylen ist dabei das häufigste Material in den Kunststoffabfällen. Ein dritter wichtiger Abfallstrom sind die Lack- und Farbabfälle. Im Zuge der Lackierung von Fahrzeugen fallen Lackschlämme an, die Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten können. Darüber hinaus ist Verpackungsmaterial ein wichtiger Abfallstrom, der sich primär aus der Anlieferung von Bauteilen ergibt. Auch Elektronikabfälle kommen in der Produktion häufig vor. Gefährliche Abfälle fallen in der Fahrzeugproduktion überwiegend bei der chemischen Oberflächenbehandlung und der Beschichtung von Karosserieteilen, beim Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln an.

Im Berichtsjahr belief sich das gesamte Abfallaufkommen im Porsche AG Konzern auf 36.524 t. Dabei lag der Anteil an nicht recycelten Abfällen bei 31,7 % und die Gesamtmenge von gefährlichen Abfällen bei 8.860 t.

Abfallaufkommen im Porsche AG Konzern

t	2024
Abfälle gesamt	36.524
Abfälle zur Verwertung gesamt	30.509
Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung	1.349
Davon nicht gefährliche Abfälle	1.236
Davon gefährliche Abfälle	114
Abfälle zur Verwertung – Recycling	23.605
Davon nicht gefährliche Abfälle	17.106
Davon gefährliche Abfälle	6.499
Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen	5.555
Davon nicht gefährliche Abfälle	4.187
Davon gefährliche Abfälle	1.368
Abfälle zur Beseitigung gesamt	6.015
Abfälle zur Beseitigung – Verbrennung	1.404
Davon nicht gefährliche Abfälle	697
Davon gefährliche Abfälle	707
Abfälle zur Beseitigung – Deponierung	3.704
Davon nicht gefährliche Abfälle	3.647
Davon gefährliche Abfälle	57
Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen	908
Davon nicht gefährliche Abfälle	792
Davon gefährliche Abfälle	116
Davon radioaktive Abfälle	–
Abfälle nicht recycelt	11.570
Anteil der Abfälle nicht recycelt (in %)	31,7
Gefährliche Abfälle gesamt	8.860

Methoden und Annahmen

Die Abfallmengen werden an den Produktions- und Entwicklungsstandorten über eingetragene Wiegescheine, Übernahme-scheine und Einzelentsorgungsnachweise in das Abfallwirtschaftssystem erfasst und dokumentiert. Die Zuordnung der Abfälle erfolgt auf Basis der Abfallverzeichnisverordnung. An den weiteren Standorten werden zur Ermittlung der Abfallmengen Informationen seitens der Abfallentsorger genutzt. Für die Jahresgesamtwerte werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen. Für Monate ohne vorliegende Ist-Werte wird eine Hochrechnung vorgenommen.

Die nicht recycelten Abfälle umfassen die zur Beseitigung bestimmten Abfälle sowie die Abfallmengen, die sonstigen Verwertungsverfahren zufließen.

EU-TAXONOMIE

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Europäische Union (EU) hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen. Der Porsche AG Konzern gestaltet mit ökologisch nachhaltigen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die EU die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen, und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen „Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit“, „Inklusivität“, „Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors“ sowie „globale Ambition“. Die Strategie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig („eligible“), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

EU-Taxonomie Klassifizierungssystem

- › Klimaschutz
- › Anpassung an den Klimawandel
- › Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- › Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- › Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- › Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Die Wirtschaftstätigkeit ist erst dann als ökologisch nachhaltig – also als taxonomiekonform („aligned“) – einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, z. B. der Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel „Klimaschutz“
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm(DNSH)-Kriterien, die verhindern sollen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, z. B. durch die Produktion oder das Produkt
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz („Minimum Safeguards“), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte sowie Sozial- und Arbeitsstandards beziehen

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretationen des Porsche AG Konzerns sind nachstehend dargestellt.

Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns

Die Aktivitäten des Porsche AG Konzerns beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw. Dazu werden auch Finanzdienstleistungen und weitere Dienste und Leistungen gezählt. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ durch den Ausbau CO₂-armer Mobilität zu erbringen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für den Porsche AG Konzern keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung der Aktivitäten erfolgt im Wesentlichen zu der in der EU-Taxonomie im Umweltziel „Klimaschutz“ aufgeführten Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie in geringerem Maße zur Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der Porsche AG Konzern ordnet alle Aktivitäten des Konzerns, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der

jeweiligen Antriebstechnologie auf alle vom Porsche AG Konzern hergestellten Pkw und schließt auch die Originalteile ein.

Der Porsche AG Konzern hat die hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß den aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So hat der Porsche AG Konzern aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Porsche AG Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter ein Teil der Plug-in-Hybride.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Die Komponenten, die eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Der Porsche AG Konzern ordnet hier den Verkauf an Dritte der von ihm produzierten Motoren und Aggregate für batterieelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an Volkswagen Slovakia und die AUDI AG.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären Geschäft unmittelbar zusammenhängen und nach Erachten des Porsche AG Konzerns ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen wären, werden zunächst nicht berücksichtigt bzw. nicht als taxonomiefähig interpretiert, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, unter welcher Wirtschaftstätigkeit nach der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 diese zu erfassen sind. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilleistungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Aktivitäten, die der Porsche AG Konzern im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbildet, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Do No Significant Harm (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ analysiert.

Die jeweiligen Analysen wurden im Wesentlichen für die vollelektrischen Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns sowie auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute und zukünftig Pkw gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substantiellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und

3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften erfüllen bzw. gemäß der Fünfjahresplanung des Porsche AG Konzerns künftig erfüllen sollen.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb sonstigen anzuwendenden Regularien hinaus. Im Folgenden stellt der Porsche AG Konzern seine Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen er untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Pkw und Komponenten produzierenden Standorte sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllt.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Der Porsche AG Konzern hat eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung des Porsche AG Konzerns basiert auf dem Szenario „Representative-Concentration-Pathway (RCP) 8.5“ und auf dem Szenario „Shared-Socioeconomic Pathway (SSP) 5-8.5“ bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchsten anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

NACHHALTIGE NUTZUNG UND SCHUTZ VON WASSER- UND MEERESRESSOURCEN

Die Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns wurden bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: „Erhaltung der Wasserqualität genutzter Oberflächengewässer“, „Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren)“, die die Auswirkungen auf Wasserressourcen berücksichtigen, sowie „Umsetzung von Maßnahmen bei Wasserstress“. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen oder vergleichbaren Verfahren werden geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse hat der Porsche AG Konzern im Wesentlichen ISO-14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

ÜBERGANG ZU EINER KREISLAUFWIRTSCHAFT

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems des Porsche AG Konzerns sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ ist ein Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns und gliedert sich in mehrere Handlungsfelder. Hier bearbeiten funktionsübergreifende Teams unterschiedliche Schwerpunktthemen – darunter etwa Kreislaufkonzepte für die Hochvoltbatterie, den Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, nachhaltiges Produktdesign und Konzepte für die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten. Darüber hinaus deckt das Strategiefeld auch Projekte zur Kreislaufwirtschaft an den Standorten ab.

Der Porsche AG Konzern strebt langfristig eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns an.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen eingesetzt werden.

VERMEIDUNG UND VERMINDERUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftsaktivität im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Insgesamt ist der Automobilssektor bereits stark reguliert, erkennbar u. a. an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzt sich der Porsche AG Konzern in seinen Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juni 2023 hat die EU-Kommission das entsprechende DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) sowie ab dem Berichtsjahr auch auf weitere taxonomierelevante Stoffe ergeben.

Der Porsche AG Konzern hat Vorgaben und Prozesse mit dem Ziel konkretisiert, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der

Porsche AG Konzern in seinen Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile hinsichtlich der enthaltenen Stoffe ein, um die Substituierbarkeit der taxonomielevanten Stoffe beispielsweise unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für die Pkw und Komponenten produzierenden Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge bzw. deren Komponenten sind entsprechende Substitutionsprüfungen initiiert worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung der Zulieferer durchgeführt werden müssen. Für die aktuell gefertigten Plug-in-Hybride sowie deren Komponenten konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

SCHUTZ UND WIEDERHERSTELLUNG DER BIODIVERSITÄT UND DER ÖKOSYSTEME

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob es Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets gab.

Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllt. Vorstand und Konzernbetriebsrat der Porsche AG bekennen sich dazu, Menschenrechte zu achten und dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen u. a. die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus.

Für seine Lieferkette hat der Porsche AG Konzern sein unternehmensweites Risiko- und Lieferantenmanagement systematisch um Prozesse und Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte ergänzt. Für den eigenen Geschäftsbereich nutzt der Porsche AG Konzern sein Compliance Risk Assessment, in welchem er die menschenrechts- und umweltbezogenen Themenfelder innerhalb des Porsche AG Konzerns abbildet. Die Risikoanalyse bildet dabei die Grundlage für die Identifikation angemessener Maßnahmen.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Der Porsche AG Konzern betreibt ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem, das internen und externen Beschwerdeführenden einen vertraulichen Kommunikationskanal zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten bietet.

Stellt der Porsche AG Konzern fest, dass die Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht in seinem eigenen Geschäftsbereich oder bei einem seiner unmittelbaren Zulieferer eingetreten ist oder unmittelbar bevorsteht, ergreift er unverzüglich Maßnahmen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. Liegen ihm tatsächliche Anhaltspunkte vor, die eine Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht bei mittelbaren Zulieferern möglich erscheinen lassen, ergreift der Porsche AG Konzern auf Basis der ihm rechtlich und tatsächlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten unverzüglich Maßnahmen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Die Umsetzung der Aufgaben aus der Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten bei Porsche hat der Vorstand der Porsche AG an das sogenannte Business & Human Rights Council delegiert, ein Gremium für Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten, das fachübergreifend besetzt und direkt an den Vorstand angebunden ist.

Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Der Porsche AG Konzern erläutert diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Porsche AG Konzerns einbezogenen Gesellschaften.

Die für den Porsche AG Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2024. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzahlungen vermieden. Soweit möglich hat der Porsche AG Konzern die Daten innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit unmittelbar zugeordnet. So wurde beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Schlüsselungen vorgenommen. Verteilungsschlüssel wurden aus den geplanten Fahrzeugvolumina abgeleitet. Diese Daten und Planungen sind Teil der operativen Mehrjahresplanung, die

die nächsten fünf Jahre umfasst und die der vom Vorstand zum Ende des Geschäftsjahres aufgestellten und dem Aufsichtsrat vorgelegten Planung entspricht.

UMSATZERLÖSE

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2024 auf 40.083 Mio. € beliefen. Siehe hierzu → **Konzernanhang – Umsatzerlöse**.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 37.969 Mio. € bzw. 94,7 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlöschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen, wie z. B. Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 49 Mio. € bzw. 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 8.818 Mio. € bzw. 22,0 % die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanziale Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Darunter fallen alle vollelektrischen Fahrzeuge sowie bestimmte Plug-in-Hybride. Im Jahr 2024 waren dies 84 Tsd. Fahrzeuge und damit 72,6 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg des Absatzes von taxonomiefähigen Fahrzeugen resultierte im Wesentlichen an dem Hochlauf des neu auf den Markt gebrachten Macan.

Zudem hielten die gesamten taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanziale Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten betreffend die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ 4.816 Mio. € (2023: 5.143 Mio. €) bzw. 12,0 % (2023: 12,7 %) vom Konzernumsatz und betreffend die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 49 Mio. € bzw. 0,1 % vom Konzernumsatz die Taxonomiekonformität. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ umfassen im Berichtsjahr ausschließlich die vollelektrischen Fahrzeugmodelle.

An den gesamten Umsatzerlösen des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 38.018 Mio. € (2023: 39.175 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 94,8 % (2023: 96,7 %)
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 4.865 Mio. € (2023: 5.243 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 12,1 % (2023: 12,9 %)

EU-Taxonomie Umsatzerlöse

Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	38.018	94,8	8.867	22,1	J	J	4.865	12,1
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	37.969	94,7	8.818	22,0	J	J	4.816	12,0
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	4.816	12,0
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	49	0,1	49	0,1	J	J	49	0,1
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	2.065	5,2						
Gesamt (A + B)	40.083							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Umsatzerlöse.

INVESTITIONSAUSGABEN

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses. Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten. Diese werden unter → **Konzernanhang – Immaterielle Vermögenswerte**, → **Konzernanhang – Sachanlagen**, → **Konzernanhang – Vermietete Vermögenswerte** ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Porsche AG Konzern die so definierten Zugänge auf folgende Werte:

- 2.015 Mio. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 2.142 Mio. € aus Sachanlagen
- 4.019 Mio. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeugleasinggeschäft).

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2024 bei 49 Mio. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 8.225 Mio. €.

Alle Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2024 lagen bei 8.225 Mio. € bzw. 100 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Zur Ermittlung des substanzialen Beitrags wurden gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanzialen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Verteilungsschlüssel wurden auf Basis der geplanten Volumina vollelektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurde beispielsweise für Vertriebsgesellschaften der übergreifende Porsche AG Konzern Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanzialen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 3.609 Mio. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 3.371 Mio. € (2023: 2.743 Mio. €), das sind 41,0 % (2023: 38,4 %) der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 1.236 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte, 1.194 Mio. € auf Sachanlagen und 941 Mio. € auf vermietete Vermögenswerte. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr haben ausschließlich Bezug zu unseren vollelektrischen Fahrzeugmodellen; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 1.072 Mio. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 1.194 Mio. € enthalten. Sowohl absolut als auch anteilig betrachtet steigen die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Vergleich zum Vorjahr

leicht an. Dies ist vor allem auf die gestiegenen Zugänge in vermietete Vermögenswerte zurückzuführen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 8.225 Mio. € (2023: 7.151 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 100 % (2023: 100 %)
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 3.371 Mio. € (2023: 2.743 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 41,0 % (2023: 38,4 %).

EU-Taxonomie Investitionsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindest-Schutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	8.225	100,0	3.609	43,9	J	J	3.371	41,0
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	8.225	100,0	3.609	43,9	J	J	3.371	41,0
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV					J	J	1.072	13,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV					J	J	1.194	14,5
3.18 Herstellung Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	-	-	-	-				
Gesamt (A + B)	8.225							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Investitionsausgaben.

BETRIEBSAUSGABEN

Die vom Porsche AG Konzern für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus dem → Konzernanhang – Immaterielle Vermögenswerte ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigt der Porsche AG Konzern die im Rahmen des Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus dem → Konzernanhang – IFRS 16 (Leasingverhältnisse) ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und werden vom Porsche AG Konzern als taxonomiefähig klassifiziert.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 564 Mio. € (2023: 555 Mio. €) entfielen 77,1 % (2023: 64,1 %) auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entsprechen dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil an nicht aktivierten Entwicklungskosten an den taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist deutlich gestiegen. Diese Entwicklung ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

EU-Taxonomie Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindest-Schutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	1.279	100,0	565	44,2	J	J	564	44,1
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	1.279	100,0	565	44,2	J	J	564	44,1
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	-	-	-	-				
Gesamt (A + B)	1.279							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Betriebsausgaben.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

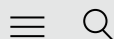
Gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels „Klimaschutz“.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeugleasinggeschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten hat der Porsche AG Konzern

dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu hat der Porsche AG Konzern das durchschnittliche taxonomiekonforme, erwartete Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge der operativen Mehrjahresplanung den taxonomiekonformen vollelektrischen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend diesem Verhältnis die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge hinausgehenden Anteil hat der Porsche AG Konzern dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 1.338 Mio. € (2023: 1.741 Mio. €) dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 239 Mio. € (2023: 268 Mio. €). Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 8 Mrd. € (2023: 15 Mrd. €). Aufgrund der geänderten Markterwartung und angepasster fünfjähriger operativer Mittelfristplanung ergaben sich sehr starke Veränderungen am CapEx-Plan. Diese betreffen im Wesentlichen den Rückgang der Produktionsvolumina.



TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄSS EU-TAXONOMIE
Umsatzerlöse 2024

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

Code	Umsatz	Umsatz- anteil, 2024	Klima- schutz	Anpas- sung an den Klima- wandel	Wasser	Umwelt- ver- schmut- zung	Kreislauf- wirtschaft	Biologi- sche Vielfalt	Wirtschaftstätigkeiten	
									Euro (Mio.)	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.816	12,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	49	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4.865	12,1	12,1	-	-	-	-	-	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		4.865	12,1	12,1	-	-	-	-	-	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-						
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
				EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	33.153	82,7	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		33.153	82,7	82,7	-	-	-	-	-	
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		38.018	94,8	94,8	-	-	-	-	-	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten										
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		2.065	5,2							
Gesamt (A + B)		40.083	100,0							

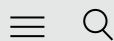
¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: „not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

DNSh-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)

Klimaschutz	Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Umweltver- schmutzung	Kreislauf- wirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindest- schutz	Anteil taxo- nomiekonfor- mer (A.1) oder taxono- miefähiger (A.2) Umsatz, 2023	Kategorie ermög- lichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangs- tätigkeiten
	J	J	J	J	J	J	12,7	E	
	J	J	J	J	J	J	0,2	E	
	J	J	J	J	J	J	12,9		
	J	J	J	J	J	J	12,9	E	
	-	-	-	-	-	-	-		
							83,7		
							83,7		
							96,7		



Investitionsausgaben 2024

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

Code	CapEx	CapEx-Anteil, 2024	Klima-schutz	Anpas-sung an den Klima-wandel	Wasser	Umwelt-ver-schmut-zung	Kreislauf-wirtschaft	Biologi-sche Vielfalt
	Euro (Mio.)	% ¹	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten								
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)								
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	3.371	41,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Herstellung von Automobil- und Mobilitäts-komponenten	CCM 3.18	-	-	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	3.371	41,0	41,0	-	-	-	-	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten	3.371	41,0	41,0	-	-	-	-	-
Davon Übergangstätigkeiten	-	-	-					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten) (A.2)								
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.854	59,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökolo-gisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	4.854	59,0	59,0	-	-	-	-	-
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)	8.225	100,0	100,0	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten								
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	-	-						
Gesamt (A + B)	8.225	100,0						

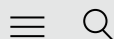
¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: "not eligible", für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

DNSh-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)

Klimaschutz	Anpassung an den Klima-wandel	Wasser	Umweltver-schmutzung	Kreislauf-wirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindest-schutz	Anteil taxo-nomiekonfor-mer (A.1) oder taxono-miefähiger (A.2) CapEx, 2023	Kategorie ermög-lichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangs-tätigkeiten
J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	% ¹	E	T
	J	J	J	J	J	J	38,4	E	
	J	J	J	J	J	J	-	E	
	J	J	J	J	J	J	38,4		
	J	J	J	J	J	J	38,4	E	
	-	-	-	-	-	-	-		
							61,6		
							61,6		
							100		



Betriebsausgaben 2024

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

› Umwelt

Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

Code	OpEx	OpEx-Anteil, 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Euro	
									(Mio.)	% ¹
Wirtschaftstätigkeiten										
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	564	44,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		564	44,1	44,1	-	-	-	-	-	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		564	44,1	44,1	-	-	-	-	-	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-						
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	715	55,9	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		715	55,9	55,9	-	-	-	-	-	
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.279	100,0	100,0	-	-	-	-	-	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten										
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		-	-							
Gesamt (A + B)		1.279	100,0							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

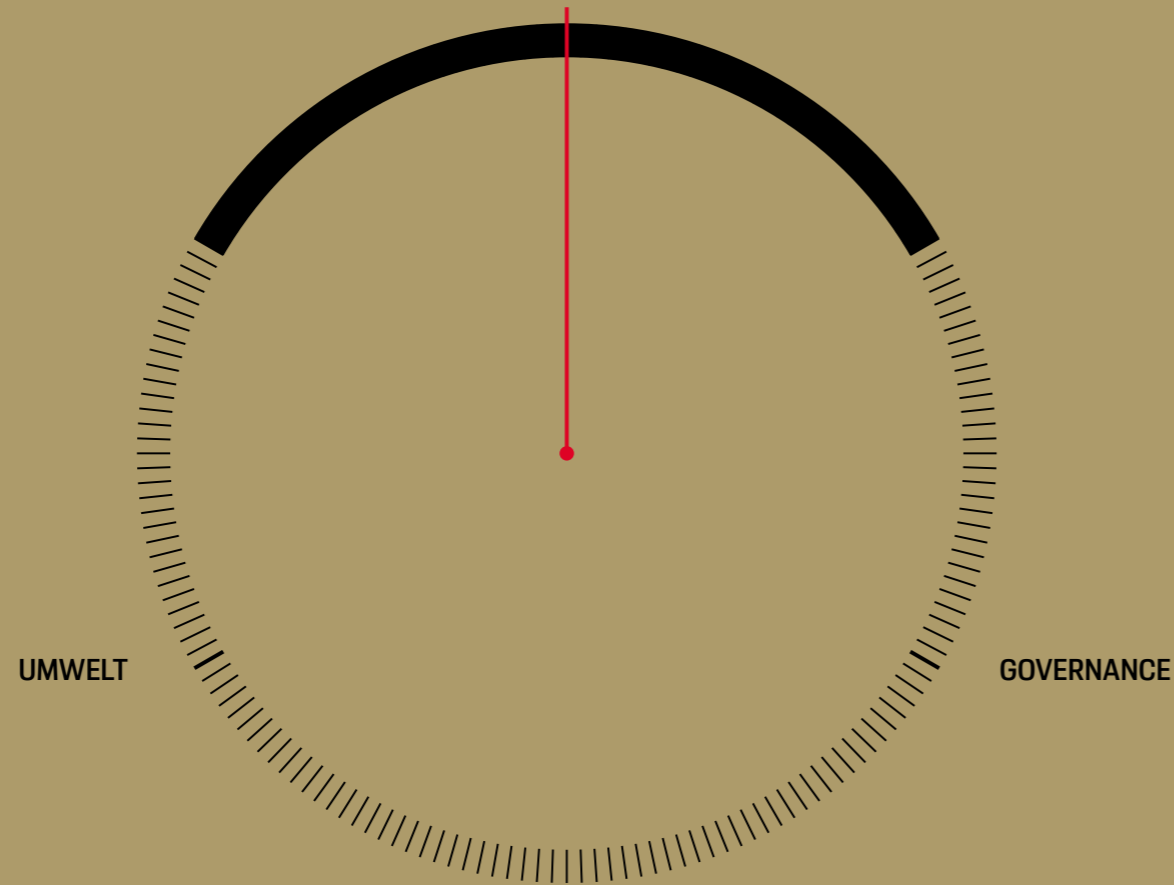
² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: "not eligible", für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

DNSh-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)

Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
	J	J	J	J	J	J	49,9	E	
	J	J	J	J	J	J	-	E	
	J	J	J	J	J	J	49,9	E	
	-	-	-	-	-	-	-		
							50,1		
							50,1		
							100		

SOZIALES



75,4

von 100 Punkten im Rahmen der jährlichen Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ der Porsche AG erreicht.

45,5 %

beim Customer Excitement Index (CEI) zur Messung der Kundenbegeisterung erreicht.

9,8 Mio. €

getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns im Rahmen von langfristigen Corporate-Citizenship-Projekten.

SOZIALES

270

S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

- 270 Auswirkungen in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte
- 271 Merkmale der betroffenen Arbeitnehmer
- 271 Einbeziehung der Belegschaft
- 273 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 274 Arbeitsbedingungen**
- 274 Strategische Herangehensweise
- 276 Richtlinien und Konzepte
- 278 Maßnahmen
- 282 Ziele
- 283 Kennzahlen
- 286 Gleichbehandlung und Chancengleichheit**
- 286 Strategische Herangehensweise
- 287 Richtlinien und Konzepte
- 289 Maßnahmen
- 293 Ziele
- 294 Kennzahlen

306

S3 BETROFFENE GEMEINSCHAFTEN

- 306 Corporate Citizenship
- 306 Auswirkungen in Bezug auf Corporate Citizenship
- 306 Strategische Herangehensweise
- 307 Richtlinien und Konzepte
- 307 Maßnahmen
- 311 Ziele

312

S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

- 312 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer
- 312 Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern
- 313 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 313 Strategische Herangehensweise
- 314 Richtlinien und Konzepte
- 315 Maßnahmen
- 315 Ziele

297

S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

- 297 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 299 Merkmale der betroffenen Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 299 Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 299 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 300 Strategische Herangehensweise
- 302 Richtlinien und Konzepte
- 304 Maßnahmen
- 305 Ziele

S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚗	→	🕒	🕒	🕒
Arbeitsbedingungen	Förderung von sicheren Arbeitsplätzen und gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen	□	■	□	■	□	□
Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Förderung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet	□	■	□	□	■	□

→| Vorgelagert 🚗 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🕒 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🕒 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🕒 Langfristig (> 5 Jahre)

Die Mitarbeitenden sind neben den Kundinnen und Kunden, der Gesellschaft und den Investoren einer der vier wichtigsten Stakeholder des Porsche AG Konzerns.

Der Porsche AG Konzern will auch in Zukunft ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dieser Anspruch ist daher fest in der Personalstrategie verankert. Für den Porsche AG Konzern bedeutet dies in erster Linie, seine Beschäftigten konsequent im Rahmen seines unternehmerischen Handelns zu berücksichtigen und seiner Verantwortung als Arbeitgeber gerecht zu werden.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF DIE EIGENEN ARBEITSKRÄFTE

In der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche positive Auswirkungen identifiziert:

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Der Porsche AG Konzern hat im Rahmen seiner Wesentlichkeitsanalyse eine positive tatsächliche Auswirkung auf Mitarbeitende durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze mit fairer Entlohnung und gesunden Arbeitsbedingungen identifiziert. Hierzu gehören beispielsweise die Förderung von Gesundheitsschutz, die Wahrung der Mitbestimmungsrechte, umfassende Qualifizierungsangebote sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Die positive Auswirkung dieser Aspekte im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns ist fest in der → **Porsche Strategie 2030 Plus** verankert, die Mitarbeitende als eine der vier wichtigsten Zielgruppen nennt.

Das Management der Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen ist im gleichlautenden Abschnitt unter → **Ziele** beschrieben.

Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Diversität, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sind weitere Säulen der Personalpolitik des Porsche AG Konzerns und ebenfalls in der Strategie verankert. Zudem wurde „Perspektivenvielfalt“ als Strategiefeld der → **Nachhaltigkeitsstrategie** festgelegt. Dies spiegelt sich u. a. in der Bereitstellung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet, wider. Das Arbeitsumfeld wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als tatsächliche positive Auswirkung auf die Mitarbeitenden im Porsche AG Konzern identifiziert. Auch die Inklusion von Menschen mit Behinderungen, die Gleichstellung der Geschlechter auf allen Ebenen sowie die Förderung von diskriminierungs-, gewalt- und belästigungssensiblen und -freien Arbeitsplätzen gehören hierzu. Die Auswirkung resultiert aus der Strategie, in der Diversität als ein wichtiges Ziel verankert ist.

Das Management der Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit ist im gleichlautenden Abschnitt unter → **Ziele** beschrieben.

MERKMALE DER BETROFFENEN ARBEITNEHMER

Das Handeln des Porsche AG Konzerns hat unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens. Diese umfassen sowohl die angestellten Beschäftigten, die in einem direkten Arbeitsverhältnis mit Unternehmen des Porsche AG Konzerns stehen, als auch nicht angestellte Beschäftigte, sogenannte Fremdarbeitskräfte.

Zur angestellten Stammebelegschaft des Porsche AG Konzerns zählen Mitarbeitende in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis in Voll- oder Teilzeit. Hinzu kommen Mitarbeitende in zeitlich befristeten Arbeitsverhältnissen.

Nicht direkt angestellte Beschäftigte im Sinne von Leih-/Zeitarbeitnehmenden werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften vorübergehend beschäftigt. Sie üben in unterschiedlichen Unternehmensbereichen und in unterschiedlichem zeitlichen Umfang Tätigkeiten aus, die mit denen der angestellten Mitarbeitenden vergleichbar sind.

Der Einsatz von Leih-/Zeitarbeitnehmenden ist in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften gesetzlich, tarifvertraglich und betrieblich geregelt, sodass auch für diese Beschäftigten einheitliche Standards der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen vorliegen.

Der rechtskonforme Umgang mit Werk- und Dienstvertragstätigen wird im Porsche AG Konzern durch Leitlinien festgelegt. Weitere Informationen hierzu finden sich auch im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte zum Themenbereich Arbeitsbedingungen**.

EINBEZIEHUNG DER BELEGSCHAFT

Die Interessen und Sichtweisen der eigenen Belegschaft fließen direkt oder durch die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern in Entscheidungen und Handlungen der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerbelange ein. Dies geschieht durch unterschiedliche Kanäle und Verfahren.

Eine zentrale Säule zur Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten bildet die Repräsentation über die Arbeitnehmervertreter. Die Porsche AG hat ihren Stammsitz in Deutschland, wodurch die betriebliche Mitbestimmung auf nationaler Ebene gesetzlich durch das Betriebsverfassungsgesetz vorgeschrieben ist. Es regelt die mitbestimmungspflichtigen Tatbestände, die vorgeben, wann und in welchem Umfang die Arbeitnehmervertretung mit in die Entscheidungen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften einzubeziehen ist.

Die betriebliche Mitbestimmung und ein konstruktiver sowie kooperativer Dialog zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretung sind ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenskultur. Eine offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit ist dabei zentral und es wird ein fairer Ausgleich der Interessen angestrebt. Diese Haltung ist in der verbindlichen Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) festgeschrieben, die für den gesamten Porsche AG Konzern gilt. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

In den Verhaltensgrundsätzen sowie in der „Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte“ des Porsche AG Konzerns wird die Achtung der Menschenrechte vorgeschrieben. Beide Dokumente wurden gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern verabschiedet. Darüber hinaus findet durch die Einhaltung der gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Regelungen, die in den Richtlinien festgehalten sind, ein umfassender Schutz der (Grund-)Rechte statt. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

Einbindung der Mitarbeitenden über gewählte Repräsentanten im Aufsichtsrat, im Betriebsrat und in Ausschüssen

Anhand diverser Formate und Instrumente der Mitarbeiterbindung werden die Interessen der Mitarbeitenden in den Entscheidungsstrukturen und den Entscheidungen berücksichtigt. Dies geschieht hauptsächlich durch gewählte Repräsentanten aus den Reihen der Mitarbeitenden.

Die von den Mitarbeitenden gewählten Betriebsräte sorgen dafür, dass Repräsentanten der Arbeitnehmer mit ihren Interessen und Sichtweisen in Entscheidungsstrukturen des Unternehmens eingebunden werden. Zum Beispiel sind Betriebsräte Verhandlungspartner bei Abschlüssen von Betriebsvereinbarungen und können damit direkten Einfluss auf betriebliche Regelungen nehmen. Betriebsvereinbarungen beinhalten Regelungen beispielsweise zu Sozial- und Zusatzleistungen, Regelungen zu Arbeitszeiten oder auch zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz.

Die Betriebsräte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften unterhalten zahlreiche Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die teilweise paritätisch besetzt sind, verschiedene betriebliche Themen behandeln und dadurch mehrmals jährlich an Austausch, Beratungen und Verhandlungen mit Unternehmensvertretern beteiligt sind.

Bei der Porsche AG sind auch Betriebsräte im Rahmen der Vorstandskonferenz Arbeitsschutz vertreten.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Auch der Wirtschaftsausschuss der Porsche AG tagt regelmäßig mehrmals jährlich unter Teilnahme von Vorstandsmitgliedern der Porsche AG und berät mit den Arbeitnehmervertretern über wirtschaftliche Angelegenheiten des Unternehmens.

Darüber hinaus werden die Interessen der Mitarbeitenden bei der Porsche AG auch durch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat vertreten. Nach den gesetzlichen Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes setzt sich der Aufsichtsrat der Porsche AG zur Hälfte aus Arbeitnehmervertretern zusammen. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand und ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, unmittelbar eingebunden. Im Berichtsjahr fanden erneut Aufsichtsratswahlen statt und im Rahmen von Delegiertenwahlen wurde die erforderliche Anzahl an Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat der Porsche AG gewählt.

Ergänzend liegt in der Porsche AG die Verantwortung für Personal- und Sozialangelegenheiten und damit auch für die betriebliche Mitbestimmung bei der Funktion des Personalvorstands, der zugleich die Funktion des Arbeitsdirektors innehat. Ihm ist auch die Abteilung „Grundsatz und Arbeitsbeziehungen“ organisatorisch zugeordnet, die als zentrale Schnittstelle zum Betriebsrat dient. Die Belange und Themen der Arbeitnehmervertreter werden durch seine Zuständigkeit direkt in den Vorstand der Porsche AG kommuniziert, um die betriebliche Mitbestimmung einzuhalten. Bei Konzerngesellschaften mit gewählter Arbeitnehmervertretung werden die Mitbestimmung währenden Aufgaben des Arbeitsdirektors anderweitig übernommen, etwa durch die Geschäftsführung oder die Personalleitung.

Operativ handelnde Personen der Porsche AG, z. B. das Personalwesen oder Personalverantwortliche, werden nach Bedarf zu den Grundlagen der Mitbestimmung geschult.

Interne Kommunikation und Mitarbeiterbefragungen

In regelmäßigen Abständen wird die Belegschaft der Porsche AG durch Betriebsversammlungen über aktuelle Geschehnisse informiert. Bei wesentlichen Änderungen hinsichtlich des Betriebsablaufs und der Betriebsorganisation werden Beschäftigte sowie ihre gewählten Vertretungen gemäß nationalen Gesetzen rechtzeitig und umfassend informiert.

Zur internen Kommunikation gehören außerdem Ressortversammlungen, Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende, spezialisierte Themenwochen und digitale Events. Durch solche Formate können die Beschäftigten ihre Anliegen einbringen und sich direkt mit den Fachverantwortlichen austauschen.

Zusätzlich findet in der Regel einmal jährlich die Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ statt, um Feedback von der Belegschaft über das Unternehmen und seine Aktivitäten zu erhalten. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt **→ Maßnahmen in Bezug auf Arbeitsbedingungen**. Aus den Ergebnissen der Umfrage können die Mitarbeiterzufriedenheit, Informationen zur Work-Life-Balance sowie die Bewältigung der Arbeitsbelastung abgeleitet werden. Über die Rücklaufquote der Mitarbeiterbefragung können bei Bedarf auch Schlüsse in Bezug auf die Effektivität dieser Form der Einbindung gezogen werden.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften tragen auf Basis der gesetzlichen Vorgaben die Kosten der betrieblichen Mitbestimmung. Dies beinhaltet insbesondere Kosten für Betriebsratswahlen, Verwaltungskosten, wie z. B. die Ausstattung des Betriebsrats, aber auch Schulungen und externe Beratungen. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus ist bei der Porsche AG neben der Abteilung „Grundsatz- und Arbeitsbeziehungen“ auch eine Stabsstelle Betriebsrat etabliert.

Formate zur Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse

Um die Bedürfnisse aller Mitarbeitenden zu berücksichtigen, die besonders anfällig für negative Auswirkungen sein könnten, sowie jener, die marginalisiert werden könnten, pflegen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften den Austausch zu Betriebsärztinnen und Betriebsärzten, Schwerbehindertenvertretungen und – sofern vorhanden – den Diversity-Netzwerken. Damit sollen die Gesundheit und das Wohlbefinden von Schwangeren, Menschen mit Behinderungen oder gesundheitlichen Einschränkungen sowie Minderheiten bestmöglich sichergestellt werden.

Die Schwerbehindertenvertretung bietet außerdem Unterstützung und Beratung in allen Angelegenheiten des Arbeitslebens und vertritt die Interessen der Mitarbeitenden bei personellen Maßnahmen. In Regelterminen findet ein Austausch mit der Schwerbehindertenvertretung statt, um im Hinblick auf das Thema Inklusion Bedarfe abzufragen, die nach entsprechender Prüfung in Projekten umgesetzt werden. Der Porsche AG Konzern strebt danach, ein inklusives Arbeitsumfeld für Gleichbehandlung sowie gleiche Möglichkeiten für Menschen mit Behinderung zu schaffen.

Darüber hinaus hat die Porsche AG einen Bauausschuss eingerichtet. Dieser ist für die Mitwirkung und Mitbestimmung bei Bauprojekten und der Gestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitsabläufen und der Arbeitsumgebung zuständig. Somit soll sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse aller Mitarbeitenden berücksichtigt werden.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, unternehmensinterner Richtlinien und der Verhaltensgrundsätze hat beim Porsche AG Konzern oberste Priorität. Um potenziellen Risiken von Compliance-Verstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat der Porsche AG Konzern ein Hinweisgebersystem eingerichtet, an das Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns sowie externe Dritte Regelverstöße oder Hinweise auf potenzielle Regelverstöße melden können. Weitere Informationen hierzu finden sich unter **→ G1 Unternehmensführung**.

Außerdem hat die Porsche AG die betriebliche Beschwerdestelle „Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz“ (AGG) eingerichtet, an die sich Beschäftigte wenden können, wenn sie einen möglichen Fall von Diskriminierung wahrnehmen oder eine konkrete Beschwerde einbringen möchten. Der Meldekanal steht allen Arbeitnehmenden, Auszubildenden, Praktikantinnen und Praktikanten, Personen im Bewerbungsprozess sowie unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschiedenen Beschäftigten offen.

Eingehende Beschwerden werden streng vertraulich behandelt; Zugriffs- und Einsichtsrechte in Bezug auf eingehende Beschwerden sind eng begrenzt auf nur wenige Mitarbeitende nach dem „Need-to-know-Prinzip“. Sobald eine Beschwerde eingereicht wurde, überprüft die betriebliche Beschwerdestelle AGG, ob eine Diskriminierung aufgrund eines Diskriminierungsmerkmals vorliegt. Bei einer berechtigten Beschwerde werden unverzüglich die im Einzelfall erforderlichen arbeitsrechtlichen bzw. disziplinarrechtlichen Maßnahmen eingeleitet.

Darüber hinaus können sich Beschäftigte im Falle einer Diskriminierung jederzeit an ihre Führungskraft wenden. Auch die Personalabteilung, die Sozialberatung, der Betriebsrat oder die Schwerbehindertenvertretung stehen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Porsche AG betreibt ein mehrstufiges BHR-Beschwerdeverfahren (Business and Human Rights), das in der Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ definiert ist. Weitere Informationen hierzu finden sich in **→ Richtlinien und Konzepte**, **→ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** und **→ S3 Betroffene Gemeinschaften**.

An das Porsche-Hinweisgebersystem, das BHR-Beschwerdeverfahren oder die betriebliche Beschwerdestelle AGG der Porsche AG können potenzielle Pflichtverletzungen im eigenen Geschäftsbereich gemeldet werden. Stellt sich im Rahmen der Bearbeitung gemeldeter Sachverhalte heraus, dass eine Pflichtverletzung vorliegt bzw. vorliegen oder eintreten könnte, werden Maßnahmen ergriffen, um solche Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Die Statistik der Disziplinarmaßnahmen, einschließlich sanktionierter Diskriminierungsfälle bezüglich der Diversitätsdimensionen, wird auf mögliche strukturelle Handlungsfelder hin ausgewertet und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dazu gehört etwa die zielgerichtete Durchführung von Schulungen. Im Berichtszeitraum war ein struktureller Zusammenhang der Diskriminierungsfälle nicht ersichtlich. Aufgrund von Vertraulichkeit können zu den einzelnen Fällen keine Detailinformationen kommuniziert werden.

Arbeitsbedingungen

Gute Arbeitsbedingungen und die Achtung der Menschenrechte sind für den Porsche AG Konzern ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Daher werden die Arbeitsbedingungen für die Arbeitskräfte des Porsche AG Konzerns in Richtlinien und Rahmenwerken geregelt, die u. a. auf internationalen Standards beruhen, wie den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) über grundlegende Rechte und Pflichten bei der Arbeit sowie den zehn Prinzipien des UN Global Compact.

Gesetzliche Grundlagen

In Deutschland sind zudem Vorgaben bzw. die Mindeststandards von Arbeitsbedingungen in einer Vielzahl von Gesetzen festgelegt, z. B. Teilzeit-Befristungsgesetz, Betriebsverfassungsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Arbeitsschutzgesetz, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) u. v. m. Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften halten nicht nur die jeweils gültigen nationalen gesetzlichen Mindeststandards zu Arbeitsbedingungen ein, sondern erweitern und vertiefen diese in Strategien, Konzepten sowie zahlreichen Richtlinien. Weitere Informationen finden sich unter ➔ **Richtlinien und Konzepte**.

Tarifverträge und betriebliche Regelungen

Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften werden die gesetzlichen Regelungen u. a. durch Tarifverträge erweitert bzw. ergänzt. Für die Porsche AG sind dies z. B. die Tarifverträge der Metall- und Elektroindustrie. Für ausgewählte Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns mit einer gewählten Arbeitnehmervertretung kommen beispielsweise noch Betriebsvereinbarungen hinzu, welche die Arbeitsbedingungen im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung – geregelt durch das Betriebsverfassungsgesetz – ausgestalten.

Auch für leitende Angestellte, die nicht unter den Geltungsbereich der tariflichen Regelungen fallen, werden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften in Kollektivvereinbarungen, wie z. B. Sprecherausschussvereinbarungen oder Richtlinien, geregelt.

Der Einsatz von Fremdarbeitskräften in Leih-/Zeitarbeit unterliegt in Deutschland ebenfalls gesetzlichen Regelungen. Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften gelten zusätzlich tarifvertragliche und betriebliche Vereinbarungen. Informationen hierzu finden sich auch im Abschnitt ➔ **Richtlinien und Konzepte**.

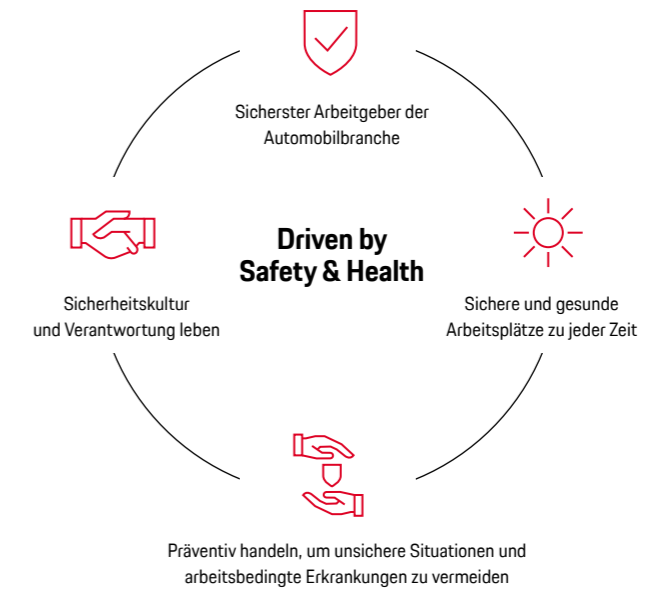
Das Recht auf Vereinigungsfreiheit ist in Deutschland im Grundgesetz geregelt. Für eine Bedrohung des Rechts auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen in eigenen Betriebsstätten gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften keine Anhaltspunkte. Das Recht auf Vereinigungsfreiheit soll auch in anderen Ländern entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen an die Belegschaft des Porsche AG Konzerns kommuniziert und die Wahl von Arbeitnehmervertretern anerkannt werden. Vergleichbare Rechte sollen auch für die Arbeitskräfte von Zulieferern Anwendung finden, was im Kapitel ➔ **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** beschrieben wird.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Vergütung, betriebliche Leistungen, Arbeitszeit sowie Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben sind neben der Mitbestimmung und dem sozialen Dialog wesentliche Faktoren der Arbeitsbedingungen.

Der Porsche AG Konzern verfolgt Managementansätze und Initiativen, die zu den identifizierten positiven Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen beitragen:

Zielbild der Arbeitssicherheit



Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Der Porsche AG Konzern hat eine besondere Verantwortung für den Schutz seiner Beschäftigten sowie die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds.

Mit der Arbeitsschutzpolitik „Driven by Safety and Health“ und einem eng verzahnten Arbeitsschutzmanagement sollen einheitliche Vorgehensweisen und die Umsetzung rechtlicher Vorgaben gesichert werden. Dabei ist es der Anspruch des Porsche AG Konzerns, Arbeitsunfälle, physische und psychische Fehlbelastungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen so weit wie möglich zu vermeiden.

Eine nachhaltige Arbeitssicherheit hat zum Ziel, dass den Mitarbeitenden zu jeder Zeit ein sicherer und gesunder Arbeitsplatz geboten wird, damit unsichere Zustände und Situationen vermieden werden können.

Sicherheit ist als ein Leitgedanke im Handeln aller Führungskräfte und Beschäftigten verankert, um Unfälle oder andere Gefahren für die Gesundheit möglichst von vornherein zu vermeiden. Ein organisiertes und strukturiertes Arbeitsschutzmanagementsystem soll die Umsetzung der lokalen rechtlichen Vorgaben sichern und der Vermeidung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren dienen. Es zahlt somit auf die Förderung der Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden im gesamten Porsche AG Konzern ein.

Neben der Arbeitssicherheit ist das präventive Gesundheitsmanagement ein wesentliches Element für Gesundheit am Arbeitsplatz. Beschäftigte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden von Betriebsärztinnen und Betriebsärzten zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit beraten und können zahlreiche Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung in Anspruch nehmen.

Weitere Details zur Umsetzung von Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit sind in den nachfolgenden Abschnitten zu ➔ **Richtlinien und Konzepte** und ➔ **Maßnahmen** beschrieben.

Arbeitszeit und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften berücksichtigen nach Möglichkeit die individuellen Bedürfnisse ihrer Belegschaft und fördern eine variable Gestaltung von Arbeitsort und -zeit. Weitere Angebote der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften reichen von der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit über diverse Teilzeitoptionen bis hin zu unterschiedlichen Konzepten zur Arbeitszeitflexibilisierung, beispielsweise im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals. Damit schaffen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften ein hohes Maß an Flexibilität.

Die Mitarbeitenden der Porsche AG und der deutschen Konzerngesellschaften haben einen gesetzlichen Anspruch auf bis zu drei Jahre Elternzeit pro Kind zur Betreuung und Erziehung. Der Porsche AG ist es wichtig, auch während der Elternzeit mit seinen Mitarbeitenden in Kontakt bleiben zu können. Daher werden ihnen freiwillige Elternzeittreffen angeboten. Diese

Treffen bieten den Eltern und ihrem Nachwuchs die Möglichkeit, sich untereinander zu vernetzen und auszutauschen.

Weitere Details zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben sind in den nachfolgenden Abschnitten zu → **Richtlinien und Konzepte** und → **Maßnahmen** beschrieben.

Vergütung und betriebliche Leistungen

Die Porsche AG vergütet unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung oder sexueller Orientierung nach einheitlichen Standards. Die Vergütungsgrundsätze und die Höhe des Entgelts für Mitarbeitende im Tarif und Management beruhen innerhalb und außerhalb des Tarifvertrags auf tariflichen bzw. betrieblichen Regelungen. Die Höhe des Grundentgelts richtet sich nach den beschriebenen Arbeitsaufgaben – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, Problemlösungskompetenz, Beeinflussungspotenzial und Verantwortungsbereichen. Einmalzahlungen sind durch tarifliche bzw. betriebliche Regelungen vorgesehen. Darüber hinaus werden marktspezifische Gegebenheiten und Benchmarks berücksichtigt, um eine wettbewerbsfähige Vergütung zu ermöglichen. Ziel ist es, eine attraktive, marktgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung für die Mitarbeitenden sicherzustellen und potenzielle Ungerechtigkeiten zu identifizieren und zu beseitigen. Die variable Vergütung ist grundsätzlich performanceorientiert und wird nach einheitlichen Maßstäben und Standards anhand von übergreifenden bzw. individuellen Leistungskriterien ermittelt.

Für das Management der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften orientiert sich das variable Vergütungssystem grundsätzlich am Vergütungssystem des Vorstands. Zusätzlich fließt im „Short Term Incentive“ (STI) die persönliche Leistung in die Zielerreichung mit ein. Dieses im Berichtsjahr neu gestaltete Performance-Kriterium setzt sich aus den Komponenten „Leadership bzw. Führungsverhalten“, mit einem „Mehrperspektiven Feedback“, und „Ziele“ zusammen. Auf das resultierende Ergebnis wird ein Multiplikator angewendet, der besondere unternehmerische Leistungsbeiträge berücksichtigt. Der „Long Term Incentive“ (LTI) basiert auf der Aktienkursentwicklung sowie auf dem wirtschaftlichen Erfolgsziel Ergebnis je Vorzugsaktie (Earnings per Share, „EPS“) der Porsche AG.

Zusätzlich zur Vergütung bieten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften weitere Vergünstigungen und betriebliche Sozialleistungen wie alters- und vermögenswirksame Leistungen oder betriebliche Altersversorgung an.

Mit Blick auf die Altersversorgung werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften durch den Arbeitgeber finanzierte Anwartschaften bei Voll- oder Teilzeit entsprechend der Vergütung gebildet; eine unverfallbare Anwartschaft auf Versorgungsleistungen ist nach den gesetzlichen Regelungen ab drei Jahren Betriebszugehörigkeit zu erhalten. Zusätzlich bieten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften

den Mitarbeitenden die Möglichkeit, über Brutto-Entgeltumwandlung die persönliche Altersversorgung – aber auch die Versorgung von Hinterbliebenen im Todesfall – zu stärken.

In Bezug auf Absicherungen von Risiken durch Erwerbsunfähigkeit und Tod gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften zusätzliche betriebliche Leistungen. Für bestimmte Mitarbeiterkreise erfolgt bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften darüber hinaus eine zusätzliche Absicherung bei privaten und dienstlichen Unfällen.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Über die gesetzlichen Grundlagen hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf die Arbeitsbedingungen seiner Belegschaft mit konzernweiten Managementkonzepten. Im Folgenden werden die Rahmenwerke und Richtlinien beschrieben, in denen die entsprechenden Prozesse und Regelungen definiert sind, mit denen der Porsche AG Konzern die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen sicherstellen möchte.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Menschenrechte

In einer **Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** bekennen sich der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG ausdrücklich dazu, Menschenrechte zu achten und vor diesem Hintergrund insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie faires Handeln zu fördern. Zudem regelt die **Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Außerdem beschreibt sie das Beschwerdeverfahren und konkretisiert bspw. die Möglichkeit zur Beschwerdeabgabe und den Umgang mit eingegangenen Beschwerden. Weitere Informationen zur Grundsatzklärung und zur Konzernrichtlinie finden sich auch im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte zum Themenbereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit**. Mehr zum Beschwerdeverfahren findet sich in den Kapiteln → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**, → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** und → **S3 Betroffene Gemeinschaften**.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz haben für den Porsche AG Konzern hohe Priorität. Die **Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“** regelt die Organisation und Verantwortung zur Arbeitssicherheit sowie zum Gesundheitsschutz und definiert grundlegende Anforderungen und Ziele an das Arbeitsschutzmanagement. Sie basiert u. a. auf europäischen Verordnungen und Richtlinien zum Arbeitsschutz und setzt die Vorgaben des Standards ISO 45001, einer international anerkannten Norm für ein Arbeitsschutzmanagementsystem, um. Der Porsche AG Konzern zieht die ISO 45001 als Mindestanforderung an sein Arbeitsschutzmanagementsystem heran, um auf diese Weise auch eine mögliche Zertifizierungsfähigkeit der Konzerngesellschaften herzustellen.

Die Abteilungen „Arbeitssicherheit“ und „Gesundheitsschutz“ sind organisatorisch der Hauptabteilung „Gesundheitsmanagement“ zugeordnet. Diese berichtet direkt an den Konzernvorstand Personal- und Sozialwesen. Bei der Entwicklung und Umsetzung des Arbeitsschutzmanagementsystems wurde die eigene Belegschaft des Porsche AG Konzerns im Rahmen der Arbeitnehmervertretung einbezogen. Über Vertretende in zahlreichen Ausschüssen sowie der „Vorstandskonferenz Arbeitsschutz“ ist die Abteilung „Arbeitssicherheit“ in Entscheidungen eingebunden und somit direkt beteiligt. Mitarbeitende können ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge zum Arbeitsschutz jederzeit über das Portal zum Ideenmanagement sowie zum jährlich ausgeschriebenen „Preis für Arbeitsschutz“ einreichen oder sich mit ihren Anliegen direkt an die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärztinnen und Betriebsärzte wenden.

Die Porsche AG nutzt diverse Kommunikationskanäle, um die Belegschaft über die Themen Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz und somit auch über die Inhalte dieser Konzernrichtlinie zu informieren. Mindestens einmal jährlich werden alle Beschäftigten zu Arbeitsschutzthemen unterwiesen und so über spezifische Gefährdungen und Verhaltensregeln informiert. Außerdem gibt es im Intranet ein umfassendes Angebot an Hinweisen und Weiterbildungen rund um die Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit. Darüber hinaus stehen den Beschäftigten Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit beratend zur Seite, die sich ebenfalls fachlich und überfachlich fortbilden. Führungskräfte sind verpflichtet, an einer internen Fortbildung zum Thema „Verantwortung und Werkzeuge im Arbeitsschutz“ teilzunehmen.

Die Vorgaben der Konzernrichtlinie werden in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften regelmäßig durch Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei Begehungen mit Führungskräften, Arbeitnehmervertreter sowie Sicherheitsbeauftragten überprüft. Bei Abweichungen werden Korrekturmaßnahmen definiert.

Über die Einhaltung wird quartalsweise im Arbeitsschutzausschuss berichtet – unter Einbindung gesetzlich vorgegebener interner Stakeholder, wie z. B. Führungskräfte, Betriebsrat, Sicherheitsbeauftragte oder Schwerbehindertenvertretung.

Ob die gesetzlichen Mindestanforderungen und die Anforderungen der Konzernrichtlinie auch von den Konzerngesellschaften eingehalten werden, wird jährlich im Rahmen von Berichten sowie Abfragen zum LkSG überprüft. Zudem führen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften interne und externe Audits durch.

Außerdem sind in der Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) des Porsche AG Konzerns Vorgaben für Beschäftigte beschrieben, die der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz dienen.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte
In **betrieblichen Vereinbarungen zum Einsatz von Werk- und Dienstvertragstätigen**, die bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften gelten, sind Mindeststandards für deren Einsatz geregelt. Werk- und Dienstvertragsunternehmen müssen der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften vertraglich zusichern, dass die jeweiligen gesetzlichen Vorschriften des Arbeitsschutzes, die jeweils gültigen Unfallverhütungsvorschriften sowie alle sonstigen Standards für eine sichere und hygienische Arbeitsumwelt eingehalten werden. Das gilt auch für die gesetzlichen und die für das jeweilige Werk- und Dienstvertragsunternehmen gültigen tariflichen und betrieblichen Arbeitszeitvorschriften. Bei einem Einsatz von Werk- und Dienstvertragstätigen auf dem Werksgelände der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften gilt bezogen auf die Arbeitszeit die jeweilige Betriebsordnung. Darüber hinaus müssen die auf dem Betriebsgelände eingesetzten Werk- und Dienstvertragstätigen mindestens das Entgelt der für ihre Branche einschlägigen Tarifverträge erhalten. Für den Fall, dass die Werk- und Dienstvertragsunternehmen ihre Beschäftigten während des Einsatzes bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften in Wohnungen oder Unterkünften unterbringen, sichern sie vertraglich zu, für eine für Deutschland angemessene Lebens- und Wohnsituation zu sorgen.

Beim Einsatz von Leih-/Zeitarbeitnehmenden wird seitens der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften das Ziel „Gleiche Arbeit, gleiches Entgelt“ verfolgt. Zusätzlich wurde auf Basis der tarifvertraglichen Regelungen eine maximale Einsatzdauer von 48 Monaten vereinbart, z. B. für Überlassungen im Produktentstehungsprozess. Auch werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften Leih-/Zeitarbeitnehmende bei entsprechender Qualifikation gegenüber anderen externen Bewerbern bei der Stellenbesetzung bevorzugt berücksichtigt.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Arbeitszeit und -ort sowie in Bezug auf Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben

Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften bestehen unterschiedliche Möglichkeiten, die eine Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben unterstützen sollen.

SONDERURLAUB DURCH DAS UNTERNEHMEN

Neben den gesetzlichen und tarifvertraglichen Regelungen einer Freistellung haben Mitarbeitende der Porsche AG nach der **Gesamtbetriebsvereinbarung „unbezahlte Freistellung Sonderurlaub“** bis zu vier Wochen pro Kalenderjahr die Möglichkeit, eine unbezahlte Freistellung zu beanspruchen, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Bis zu zehn Tage pro Kalenderjahr kann dabei eine Freistellung für ehrenamtliches Engagement erfolgen. Die Freistellungszeiten erfolgen ohne Fortzahlung des Entgelts. Die Porsche AG unterstützt ein solches ehrenamtliches Engagement, indem hierbei Einmalbezüge nicht gekürzt werden.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

MOBILES ARBEITEN

Mit der 2021 angepassten **Gesamtbetriebsvereinbarung für „Mobiles Arbeiten“** ermöglicht die Porsche AG mobiles Arbeiten an bis zu zwölf vollen Tagen pro Kalendermonat. Überdies ist eine stundenweise Nutzung immer möglich, sofern die betrieblichen Belange nicht entgegenstehen. In Jahr 2023 wurde ergänzend mobiles Arbeiten im europäischen Ausland eingeführt. Dies ermöglicht es den Mitarbeitenden, unter bestimmten Voraussetzungen in nahezu allen EU-Mitgliedstaaten bis zu 20 Tage pro Kalenderjahr mobil zu arbeiten.

Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeitenden der Porsche AG, sofern ihre Arbeitsaufgabe mobiles Arbeiten zulässt. Eine Ausnahme sind Auszubildende, Studierende sowie Praktikantinnen und Praktikanten. Für sie gilt seit 2022 die Gesamtbetriebsvereinbarung „Mobiles Lernen“, die es ermöglicht, ausgewählte Ausbildungsinhalte mobil wahrzunehmen.

ELTERN- UND PFLEGEZEITEN

Elternzeit ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Hiernach hat jeder Elternteil ab Geburt des Kindes grundsätzlich bis zur Vollendung des dritten Lebensjahres Anspruch auf (unbezahlte) Freistellung. Die Inanspruchnahme von Elternzeit muss unter Berücksichtigung von entsprechenden Fristen bei der Porsche AG und deutschen Konzerngesellschaften angekündigt werden. Nach den tarifvertraglichen Regelungen erhalten Mitarbeitende zusätzlich einen Tag bezahlte Freistellung bei der Geburt des eigenen Kindes. Auch die Inanspruchnahme von Pflegezeiten ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Zur Unterstützung von Angehörigenbetreuung gelten darüber hinaus in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften weitere betriebliche Regelungen. Die **„Porsche Pflegezeit“** der Porsche AG regelt z. B. die Freistellung von Mitarbeitenden bei einer akut auftretenden Pflegesituation zur Organisation der Pflege eines pflegebedürftigen nahen Angehörigen ergänzend zu den gesetzlichen Ansprüchen nach dem Pflegezeitgesetz. Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeitenden der Porsche AG.

Weitere Richtlinien und Konzepte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen

Die **Gesamtbetriebsvereinbarung zur Standortsicherung** – „Tradition. Transformation. Zukunft“ – die 2020 für die Porsche AG verabschiedet wurde, enthält ein umfassendes wie richtungsweisendes Paket mit Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch eine Steigerung der Flexibilität und Produktivität. Betriebsbedingte Kündigungen sind für die Porsche AG auf Basis dieser Vereinbarung bis 2030 ausgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere Konzerngesellschaften Standortsicherungsvereinbarungen getroffen, die betriebsbedingte Kündigungen bis 2025 oder 2030 ausschließen.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementkonzepten, den Richtlinien und den Konzepten leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab,

mit denen er die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen fördert. Diese werden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet.

Maßnahmen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

PRÄVENTION: GESTALTUNG VON ARBEITSPLÄTZEN, MASCHINEN UND ANLAGEN

Zur Festigung sicherer und gesunder Arbeitsplätze wird gemäß den Vorgaben der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ die Abteilung „Arbeitssicherheit“ in die Planung und Gestaltung neuer Arbeitsplätze, in den Umbau bestehender Arbeitsplätze sowie bei der Beschaffung und beim Umbau von Maschinen und Anlagen einbezogen.

Insbesondere bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen in der Produktion oder in Werkstätten werden Fachkräfte für Arbeitssicherheit bereits in der Konzeptionsphase eingebunden und begleiten den Prozess über die Konstruktionsfreigabe bis zur Endabnahme der Maschinen, Anlagen und Einrichtungen. Neben Arbeitsplätzen werden auch direkt durch die verantwortlichen Fachbereiche Arbeitsmittel regelmäßig überprüft bzw. eine Prüfung veranlasst.

Die systematische Beteiligung von Fachkräften zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen umfasst die Standorte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften. Im Berichtsjahr wurde die Maßnahme ganzjährig anlassbezogen durchgeführt.

PRÄVENTION: GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG UND BEGEHUNG VON ARBEITSPLÄTZEN

Arbeitsbedingte Gefahren werden im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung, wie sie im deutschen Arbeitsschutzgesetz und in der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ definiert ist, festgestellt und bewertet. Sie wird in regelmäßigen Abständen durchgeführt bzw. wenn Ereignisse oder Veränderungen am Arbeitsplatz es erfordern.

Dabei werden zunächst die Risiken systematisch ermittelt. Wird einer Gefährdung ein erhöhtes Risiko zugewiesen, so müssen entsprechende Maßnahmen definiert und erarbeitet werden. Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie Betriebsärztinnen und Betriebsärzte unterstützen bei der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen.

Die Vorgaben der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ werden in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften regelmäßig durch Betriebsärztinnen und Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei Begehungen mit Führungskräften, Arbeitnehmervertretenden sowie Sicherheitsbeauftragten überprüft. Bei Abweichungen definieren sie geeignete Korrekturmaßnahmen. Mittels der Begehung kann darüber hinaus

überprüft werden, ob die in der Gefährdungsbeurteilung definierten Verbesserungspotenziale und Schutzmaßnahmen auch in der Praxis umgesetzt sowie wirksam sind.

Die Abteilungen „Arbeitssicherheit“ und „Gesundheitsschutz“ überprüfen verantwortlich die Erfüllung der Pflicht zur Durchführung der Gefährdungsbeurteilung. Die Maßnahmen umfassen alle Standorte der Porsche AG und die von ausgewählten Konzerngesellschaften und wurden im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend durchgeführt.

PRÄVENTION: BEGLEITUNG UND ÜBERWACHUNG VON BAU- UND MONTAGESTELLEN

Auch für Beschäftigte von externen Unternehmen gibt es genaue Verhaltensregeln in Bezug auf deren Tätigkeit an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften, um Gefährdungen möglichst auszuschließen. Das gilt insbesondere bei Baumaßnahmen der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH sowie auch bei der Beschaffung und Montage von Maschinen und Anlagen. Eine Arbeitsanweisung regelt, wie die gesetzlichen Arbeitsschutz-, Kooperations- und Koordinationspflichten beim Einsatz von Fremdfirmen auf dem Werksgelände der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften umgesetzt werden sollen.

Um die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben auf Baustellen und durch externe Dienstleister sicherzustellen, werden Bau- und Montagemaßnahmen durch Baustellenexperten der Arbeitssicherheit begleitet.

Diese werden bei Großbaustellen, wie der Errichtung eines neuen Gebäudes, bereits in den Planungsprozess eingebunden und können schon bei der Einrichtung der Baustelle zum Arbeitsschutz beraten. Im Rahmen der Durchführung der Bauarbeiten erfolgen Baustellenbegehungen. In diesen wird überprüft, ob die abgestimmten und auch rechtlich vorgegebenen Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Bei Verstößen gegen die Vorgaben stehen den Baustellenexpertinnen und -experten Sanktionierungsmaßnahmen gemäß einem definierten Eskalationskonzept zur Verfügung, wie beispielsweise ein Verweis der sich sicherheitswidrig verhaltenden Person von der Baustelle.

Die Maßnahme umfasst alle Standorte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften und wurde im Berichtsjahr ganzjährig anlassbezogen durchgeführt.

(RE-)ZERTIFIZIERUNG NACH ISO 45001

Zur Sicherung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes werden im Porsche AG Konzern Managementsysteme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz nach der ISO 45001 „Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ eingeführt und zertifiziert. Nach einem zweistufigen Auditierungsverfahren im Berichtsjahr erhielt die Porsche AG im November 2024 die Empfehlung des Auditors zur Erteilung der Erstzertifizierung nach ISO 45001. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Porsche Leipzig GmbH sowie das Nardò Technical Center erfolgreich rezertifiziert. Die Rezertifizierung erfolgt in einem Rhythmus von drei Jahren.

PRÄVENTION: WEITERENTWICKLUNG VON SICHERHEITSTANDARDS UND DIGITALISIERUNG VON PROZESSEN

Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses entwickelt die Porsche AG bestehende Richtlinien, Prozesse, Arbeitsanweisungen sowie sonstige interne Vorgaben weiter und etabliert neue aktuelle Sicherheitsstandards und -prozesse.

Im Berichtsjahr wurden Projekte zur Aktualisierung und Digitalisierung des Fremdfirmenprozesses und der Arbeitsmittelprüfungen begonnen. Die Projekte sollen im Jahr 2025 weitergeführt werden. Es ist geplant, die Einsätze von Fremdfirmen sowie Arbeitsmittelprüfungen mit einer Software nachzuverfolgen und zu überwachen.

PRÄVENTION: EIGNUNGSUNTERSUCHUNGEN

Zum Schutz von Dritten und Sachgütern wird bei bestimmten Tätigkeiten (z. B. Erprobungsfahrten, Arbeiten mit Absturzgefährdung) die Eignung der Mitarbeitenden geprüft, die diese Tätigkeit durchführen.

Hierzu wurde im Berichtsjahr eine bestehende Gesamtbetriebsvereinbarung der Porsche AG überprüft, ergänzt und abgeschlossen, die Anlässe und Inhalte von Eignungsuntersuchungen regelt.

PRÄVENTION: KOMMUNIKATIONSKAMPAGNEN ZUM ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Die Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden regelmäßig zu Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie über spezifische Gefährdungen und Verhaltensregeln informiert. Darüber hinaus wird jährlich jeweils eine Kommunikationskampagne zu ausgewählten Themen aus den Bereichen Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz durchgeführt. Die Kampagnen richten sich an Führungskräfte und Mitarbeitende der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften. Sie dienen der Förderung der Sicherheitskultur und haben das Ziel, sicherheits- und gesundheitsbewusstes Verhalten zu fördern.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Das Thema der Arbeitsschutzkampagne im Berichtsjahr war die persönliche Schutzausrüstung. Die Kampagne des Gesundheitsschutzes konzentrierte sich auf das Thema Sucht und vermittelte Wissen und Hilfsmöglichkeiten für persönlich Betroffene.

MESSUNG DES BETRIEBLICHEN UNFALLGESCHEHENS UND TRACKING-METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG VON ARBEITSSCHUTZ

Der Arbeitsschutz wird bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften kontinuierlich erfasst, überwacht und verbessert, um für ein sicheres Arbeitsumfeld zu sorgen. Das betriebliche Unfallgeschehen misst die Porsche AG für alle Organisationseinheiten mit dem „Betriebsunfallindex“ und berichtet darüber monatlich intern. Weitere Kennzahlen sind Anzahl der Arbeitsunfälle, Durchgangsarzt-Index und Anzahl der Fälle beim Durchgangsarzt, Anzahl der Erste-Hilfe-Fälle, Anzahl der Ausfalltage etc.

Die Unfallfassung, -bearbeitung und -analyse erfolgen bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften softwareunterstützt, um für eine möglichst zügige und transparente Bearbeitung zu sorgen. Automatische Erinnerungs- und Eskalationsfunktionen sorgen für eine zeitgerechte Umsetzung von Maßnahmen. Zudem ist die Vorgehensweise in einer Prozess- und einer Arbeitsanweisung definiert: Nach der Meldung eines Unfalls führt die Führungskraft eine durch die Arbeitssicherheit unterstützte Unfallanalyse durch. Dabei werden Sofort- und Korrekturmaßnahmen definiert, um die Unfallursache zu beheben.

Die Maßnahme umfasst alle Standorte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften und wurde im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend durchgeführt.

Maßnahmen des Gesundheitsmanagements

Neben der sicherheitstechnischen Betreuung erhalten Belegschaft und Führungskräfte auch arbeitsmedizinische Unterstützung. Betriebsärztinnen und Betriebsärzte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH beraten das Personal zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit, untersuchen es präventiv und werten die Untersuchungsergebnisse aus.

Sie unterstützen die Wiedereingliederung von Mitarbeitenden nach einer längeren Erkrankung im Rahmen des betrieblichen Eingliederungsmanagements. Für den Fall psychosozialer Belastungen und zur Unterstützung in schwierigen Lebenslagen verfügt das Gesundheitsmanagement der Porsche AG zudem über eine Sozialberatung. Diese steht allen Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zur Verfügung.

Daneben umfasst der Leistungskatalog auch ein breites Angebot zur betrieblichen Gesundheitsförderung. Hierzu zählen der „Porsche Check-up“ (ein regelmäßiger Gesundheits-Check-up für Mitarbeitende), Impfangebote sowie – für Beschäftigte der Porsche AG – zusätzlich Angebote zu Ernährung, Stressmanagement und Bewegung.

Der Porsche AG Konzern hat eine ganzheitliche Sicht auf die Gesundheit der Beschäftigten, die im Rahmen des Gesundheitsmanagements definiert ist und sich auch in der Herangehensweise sowie den Maßnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der psychischen Gesundheit widerspiegelt. Neben der systematischen Analyse von Belastungsfaktoren bei der Arbeit werden Abteilungen durch das Gesundheitsmanagement bei der Verbesserung von Beanspruchungen unterstützt. Mitarbeitende können regelmäßig am „Porsche Check-up“ teilnehmen – einer präventiven Untersuchung, die auch das psychische Wohlbefinden berücksichtigt. Individuell betroffene Mitarbeitende finden Hilfe bei der Sozialberatung und den Betriebsärztinnen und Betriebsärzten. Für eine frühzeitige Therapie bei psychischen Erkrankungen unterstützen externe Kooperationspartner. Ein breites Angebot an Vorträgen und Webinaren für Führungskräfte und Mitarbeitende rundet das ganzheitliche Programm ab. Nach einer erfolgreichen Sensibilisierungskampagne zum Thema psychische Gesundheit im Jahr 2023 wurde im Jahr 2024 die themenverwandte Jahreskampagne „Sucht verstehen und vermeiden“ durchgeführt.

Die Maßnahmen des präventiven Gesundheitsmanagements werden an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften angeboten und wurden im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend durchgeführt.

Maßnahmen in Bezug auf Arbeitszeit sowie auf Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben
Flexibilität der Arbeitszeit, wo möglich, sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind für die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften von hoher Bedeutung und werden mit einer Vielzahl von Maßnahmen und Angeboten unterstützt.

Die Angebote zur Arbeitszeit reichen von mobiler Arbeit, der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit über diverse Teilzeitoptionen bis hin zu unterschiedlichen Konzepten zur Arbeitszeitflexibilisierung, beispielsweise im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals.

KINDERBETREUUNG

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften unterstützen die Eltern unter ihren Beschäftigten bei der Kinderbetreuung. So sorgen beispielsweise lokale Kooperationspartner für Betreuungsplätze in Kindertagesstätten in der Nähe einzelner Standorte der Porsche AG. In Notfallsituationen stehen auch zusätzliche Betreuungsplätze in Stuttgarter Kindertageseinrichtungen zur Verfügung. Stundenweise ist es Eltern zudem möglich, insofern definierte Rahmenbedingungen erfüllt werden, ihre Kinder mit an den Arbeitsplatz bei der Porsche AG zu bringen. Über die gesamte Sommerferienzeit können Mitarbeiterkinder an einem von der Porsche AG organisierten Ferienprogramm teilnehmen. Dieses Angebot wird auch für Kinder mit Behinderung ermöglicht.

Im Berichtsjahr wurde am Standort Stuttgart-Zuffenhausen mit dem Bau einer betriebseigenen Kindertagesstätte mit bis zu 80 Betreuungsplätzen für Mitarbeiterkinder begonnen, die im Herbst 2025 eröffnet werden soll.

FAMILIENSERVICE

Mit ihrem Familienservice bietet die Porsche AG eine umfangreiche, kostenlose und individuelle Beratung sowie Unterstützung in allen familiären Lebenslagen an, insbesondere für werdende Eltern und bei der Pflege von Angehörigen. Der Familienservice ist eine Initiative zur Verbesserung der positiven Auswirkungen auf die Belegschaft.

BETREUUNG VON ANGEHÖRIGEN

Zusätzlich zu den in Deutschland gesetzlich geregelten Pflegezeiten gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften die „Porsche Pflegezeit“. Diese ermöglicht Mitarbeitenden mit einem unbefristeten Arbeitsverhältnis und mindestens sechs Monaten Betriebszugehörigkeit – bei Vorliegen verschiedener Voraussetzungen – die Pflege naher Angehöriger bis zu drei Monaten bei teilweiser Fortzahlung der Bezüge.

Die Initiative zur Verbesserung der positiven Auswirkungen umfasst die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften und wurde im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend angeboten.

Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität EMPLOYER BRANDING

Der Porsche AG Konzern will auch in Zukunft ein hoch attraktiver Arbeitgeber sein. Eines der übergeordneten Ziele der Porsche Strategie 2030 Plus lautet daher „Be the top employer of choice“. Hierzu werden die Arbeitgeberattraktivität kontinuierlich gemessen und entsprechende Maßnahmen zur weiteren Verbesserung abgeleitet. Dabei greift der Porsche AG Konzern auf externe Erhebungen wie die Arbeitgeberankings von Trendence und Universum, auf die Arbeitgeberbewertungsplattformen „kununu“ und „Glassdoor“ sowie auf interne Erhebungen wie z. B. „Porsche Puls“ oder Bewerberbefragungen zu. Die entsprechende Entwicklung wird auf Vorstandsebene geteilt und zudem in einem jährlichen Ziele-Review berichtet.

Im Berichtsjahr schärfte die Porsche AG mit der im Jahr zuvor initiierten Employer-Branding-Kampagne „Traumjob Porsche“ ihren allgemeinen Arbeitgeberauftritt. In diesem Rahmen setzte sie neue Schwerpunkte, um auch im Berichtsjahr Profile mit hoher strategischer Relevanz auf dem weiter wachsenden Arbeitnehmermarkt anzusprechen. Hierfür nutzte die Porsche AG spezifische Kommunikationsformate, wie z. B. die Social-Media-Serie „Faces behind“.

KOOPERATION MIT HOCHSCHULEN UND SCHULEN

Um junge Talente frühzeitig für die Arbeitgebermarke zu begeistern, kooperiert die Porsche AG mit Hochschulen und studentischen Zielgruppen, beispielsweise im Rahmen der „Formula Student Germany“, eines studentischen Rennwagen-Ingenieurswettbewerbs. Auch im Bereich des Schülermarketings wurde 2024 der Ferry-Porsche-Preis an über 180 herausragende Schülerinnen und Schüler aus Baden-Württemberg vergeben. Die Porsche AG ehrt in Kooperation mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport des Landes Baden-Württemberg hierbei herausragende Nachwuchskräfte im Bereich Mathematik, Physik und Technik.

MITARBEITERBEFRAGUNG „PORSCHE PULS“

Die Porsche AG überprüft regelmäßig die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur und der Führungskultur. Dafür gibt es bei der Porsche AG seit 2023 z. B. die jährliche Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“. Die Befragung ist spezifisch auf den Porsche AG Konzern zugeschnitten und enthält u. a. Fragen zur Zusammenarbeit im Team, zum Engagement von Mitarbeitenden und zu strategisch relevanten Themen, wie Nachhaltigkeit, Diversität etc., um ein Stimmungsbild der Mitarbeiterzufriedenheit zu erhalten.

Im Berichtsjahr nahmen neben der Porsche AG auch 29 deutsche sowie internationale Konzerngesellschaften teil. Bei der Porsche AG haben 19.407 Mitarbeitende teilgenommen. Damit liegt die Teilnahmequote bei der Porsche AG bei rund 86 % (2023: 81 %). Der Gesamtindex der Porsche AG im „Porsche Puls“ lag im Berichtsjahr bei 75,4 von 100. Das entspricht einem Plus von 0,6 Punkten im Vergleich zum Vorjahr. Der Gesamtindex für den Porsche AG Konzern lag im Berichtsjahr bei 76,8 von 100. Im „Porsche Puls“ 2024 wurde die Frage im Kontext der Integrität in der Porsche AG mit einem Indexwert von 75,4 von 100 bewertet.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden genutzt, um auf verschiedenen Ebenen der Organisation Maßnahmen zur Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit abzuleiten.

ZIELE

Mit den folgenden qualitativen und quantitativen Zielen arbeitet der Porsche AG Konzern in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexperten daran, die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen zu garantieren.

Ziele in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz

Der Porsche AG Konzern hat ein Zielbild für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – zusammengefasst als „Arbeitsschutz“ bezeichnet – entworfen, das in der Arbeitsschutzpolitik verankert ist und den langfristigen Anspruch der Porsche AG an den Arbeitsschutz definiert.

Vor diesem Hintergrund legen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften Jahresziele fest, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz kontinuierlich zu verbessern. Die Fortschritte bei der Zielerreichung werden quartalsweise im Arbeitsschutzausschuss berichtet.

Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, dass alle Fahrzeugproduktionsstandorte die Standards der ISO-45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH sind im Berichtsjahr zertifiziert bzw. rezertifiziert oder zur Zertifizierung empfohlen worden. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad der ISO-45001-Zertifizierung von 23,9 % der Beschäftigten von Fahrzeugproduktionsstandorten des Porsche AG Konzerns. Über die Fahrzeugproduktionsstandorte hinaus wurde 2024 auch das Nardò Technical Center nach ISO 45001 rezertifiziert, sodass sich konzernweit ein Abdeckungsgrad von 12,3 % ergibt.

Ziele in Bezug auf Arbeitgeberattraktivität

Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 in den Arbeitgeberrankings von „Trendence“ und „Universum“ unter den Top-3-Arbeitgebern zu sein. Gemessen wird dies anhand der durchschnittlichen Platzierung bei den Zielgruppen Studierende und Berufserfahrene der Fachrichtungen Wirtschafts-, Ingenieurwissenschaften und IT. Dies entspricht insgesamt zwölf Datenpunkten. Im definierten Basisjahr 2024 wurde eine durchschnittliche Platzierung von 3,66 erreicht.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Arbeitsbedingungen
MERKMALE DER BESCHÄFTIGTEN UND ANGEMESSENE ENTLOHNUNG

Der Porsche AG Konzern definiert den Begriff „Beschäftigte“ als alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Porsche AG Konzerns beteiligt sind. Diese Definition umfasst sowohl Mitglieder des Top-Managements als auch Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) sowie Auszubildende. Sie beinhaltet jedoch keine ruhenden Arbeitsverhältnisse, wie z. B. Beschäftigte in Elternzeit. Außerdem sind Praktikantinnen und Praktikanten, Werkstudentinnen und Werkstudenten, Bachelor- und Masterstudierende sowie Promovierende nicht enthalten.

Insgesamt beschäftigt der Porsche AG Konzern über alle Regionen hinweg 42.615 Mitarbeitende.

→ **Beschäftigte aufgeschlüsselt nach Regionen und Art der Beschäftigung im Porsche AG Konzern**, → **Beschäftigte im Porsche AG Konzern nach Geschlecht**

Im Konzernabschluss befinden sich weitere Informationen zu den Beschäftigten des Porsche AG Konzerns.

→ **Konzernanhang — Personalaufwand**, → **Konzernanhang — Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter**

Im Berichtsjahr haben 1.782 Beschäftigte den Porsche AG Konzern verlassen. Dies entspricht einer Fluktuationsquote von 4,2 %. Zum Berichtszeitpunkt sind in der Porsche AG und deren

Konzerngesellschaften weder Massenentlassungen noch größerer Stellenabbau zu verzeichnen. Des Weiteren sind betriebsbedingte Kündigungen bis Ende Juli 2030 ausgeschlossen. Die Basis hierfür bildet die bestehende Gesamtbetriebsvereinbarung zur Standortsicherung der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften.

→ **Weitere Richtlinien und Konzepte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen**

Der Porsche AG Konzern beschäftigte im Berichtsjahr rund 2.988 Fremdarbeitskräfte. Darunter fallen Personen, die von externen Unternehmen bereitgestellt und deren Tätigkeiten vom Porsche AG Konzern kontrolliert werden (sogenannte Leiharbeitnehmende).

Der Porsche AG Konzern legt großen Wert auf eine faire und angemessene Entlohnung, die den gesetzlichen Vorgaben und branchenspezifischen Standards entspricht. Im Berichtsjahr entsprach die Vergütung der Beschäftigten im Porsche AG Konzern den jeweiligen Referenzwerten für angemessene Bezahlung. Nur in Singapur lag die Vergütung von 9,5 % der Beschäftigten unterhalb des lokalen Referenzwerts für angemessene Bezahlung. Diese Abweichung betrifft ausschließlich Vertriebsmitarbeitende, deren Vergütung einen signifikanten variablen Anteil umfasst. Unter Berücksichtigung der variablen Vergütungsbestandteile liegt die Gesamteinkommenshöhe dieser Beschäftigten deutlich über dem Referenzwert.

Beschäftigte aufgeschlüsselt nach Regionen und Art der Beschäftigung im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2024

Personenanzahl	Deutschland	Europa (ohne Deutschland)	Nordamerika exkl. Mexiko	China inkl. Hongkong	Übersee- und Wachstumsmärkte	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	36.741	3.182	1.087	949	656	42.615
Dauerhaft Beschäftigte	35.607	2.374	1.083	939	642	40.645
Befristet Beschäftigte	1.134	808	4	10	14	1.970
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	33.824	3.001	1.061	947	630	39.463
Teilzeitbeschäftigte	2.917	181	26	2	26	3.152

Beschäftigte im Porsche AG Konzern nach Geschlecht zum 31. Dezember 2024

Personenanzahl	Weiblich	Männlich	Sonstige	Keine Angabe	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	8.801	33.814	–	–	42.615
Dauerhaft Beschäftigte	8.128	32.517	–	–	40.645
Befristet Beschäftigte	673	1.297	–	–	1.970
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	6.686	32.777	–	–	39.463
Teilzeitbeschäftigte	2.115	1.037	–	–	3.152

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- › Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG

Im Berichtsjahr wurden innerhalb des Porsche AG Konzerns 76,8 % der gesamten Beschäftigten von Tarifverträgen abgedeckt. Innerhalb des Konzerns bestehen jedoch keine Vereinbarungen über die Vertretung der Beschäftigten durch einen Europäischen Betriebsrat, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE).

Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften werden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für die Arbeitnehmer, die in einem direkten Arbeitsverhältnis mit Unternehmen des Porsche AG Konzerns stehen, auch durch Tarifverträge festgelegt.

Für die leitenden Angestellten, die nicht unter den Geltungsbereich der tariflichen Regelungen fallen, werden die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen beispielsweise in Sprecherausschussvereinbarungen oder Richtlinien gewährleistet.

Die Abdeckung durch Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter wird im Folgenden tabellarisch dargestellt. In Deutschland werden 83,7 % der Beschäftigten von Tarifverträgen abgedeckt. Der Gesamtprozentsatz der Beschäftigten in Deutschland, die von Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind, liegt bei 97,2 %.

→ **Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter im Porsche AG Konzern**

Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter im Porsche AG Konzern

Abdeckungsquote (in %)	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
	Beschäftigter – Europäischer Wirtschaftsraum	Vertretung am Arbeitsplatz im Europäischen Wirtschaftsraum
0–19		
20–39		
40–59		
60–79		
80–100	Deutschland	Deutschland

ARBEITSSICHERHEIT

Der Porsche AG Konzern hat eine Verantwortung für den Schutz seiner Beschäftigten sowie die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds nach geltenden internationalen Standards. Damit diese Bestrebung bestmöglich umgesetzt werden kann, monitort der Konzern Vorfälle innerhalb der Belegschaft im Rahmen eines Managementsystems für Gesundheit und Sicherheit. Ziel ist es, die Anzahl arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen zu überwachen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Reduzierung dieser Vorfälle einzuleiten.

Im Berichtsjahr wurden 99,5 % der Beschäftigten des Porsche AG Konzerns auf der Grundlage gesetzlicher Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens abgedeckt.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

	2024
Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit	
Abgedeckte Beschäftigte (in %)	99,5
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen und Erkrankungen zurückzuführen sind	
Anzahl der Todesfälle unter den Beschäftigten	–
Anzahl der Todesfälle unter den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	1
Zahl und Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	
Meldepflichtige Arbeitsunfälle unter den Beschäftigten	483
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden unter den Beschäftigten	7,4
Zahl der Ausfalltage	
Anzahl der Ausfalltage aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen unter den Beschäftigten	5.417

Methoden und Annahmen

Der Porsche AG Konzern beschreibt in diesem Abschnitt, wie die Metriken zu Arbeitsbedingungen methodisch erhoben und ausgewertet wurden. Das Unternehmen bezieht sich dabei auf seine Beschäftigungsverhältnisse, Arbeitsbedingungen, die Anzahl der Beschäftigten und deren Merkmale, die daraus resultierende Mitarbeiterfluktuation, Angaben zu Fremdarbeitskräften sowie die erfassten Kennzahlen aus dem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit. → **Beschäftigte aufgeschlüsselt nach Regionen und Art der Beschäftigung im Porsche AG Konzern**

Um festzustellen, ob die Beschäftigten des Porsche AG Konzerns eine angemessene Entlohnung erhalten, wurden die entsprechenden Daten bei den Konzerngesellschaften abgefragt. In diesem Zusammenhang stellte der Porsche AG Konzern seinen Gesellschaften die Referenzwerte für einen angemessenen Lohn zur Verfügung. Als objektiver Referenzwert innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gilt der gesetzliche Mindestlohn eines Landes oder, falls kein solcher existiert, ein

Es wurden 483 meldepflichtige Arbeitsunfälle von Beschäftigten registriert, woraus sich eine Quote von 7,4 Arbeitsunfällen pro 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden ergibt.

Es ergaben sich 5.417 Tage, an denen die Beschäftigten des Porsche AG Konzerns ihren Tätigkeiten aufgrund von arbeitsbedingten Unfällen nicht nachkommen konnten.

Im Berichtsjahr kam es zu einem Todesfall infolge arbeitsbedingter Verletzungen. Dieser betraf andere Arbeitskräfte, wie z. B. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, die an den Standorten des Porsche AG Konzerns eingesetzt waren.

In der nachfolgenden Tabelle werden die angegebenen Zahlen aufgeschlüsselt.

Referenzwert, der mindestens dem Mindestlohn eines Nachbarlandes mit vergleichbarem sozio-ökonomischem Status entspricht. Außerhalb des EWR fehlt eine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohnes. Daher werden die Referenzwerte der Living-Wage Datenbank der WageIndicator Foundation für alle Länder außerhalb des EWR, in denen der Porsche AG Konzern Beschäftigte hat, herangezogen. Die zugrundeliegenden Werte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2024 aktualisiert. Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung melden die Konzerngesellschaften anhand dessen, ob ihre Löhne oberhalb der entsprechenden Referenzwerte liegen.

Die Porsche AG Konzerngesellschaften stellen ihre Daten in Bezug auf ihre Beschäftigungsverhältnisse, Fremdarbeitskräfte und Arbeitsbedingungen über das entsprechende Personalsystem bereit. Des Weiteren übermitteln sie über das Personalsystem die Anzahl der Beschäftigten und deren Merkmale an den Porsche AG Konzern. Dabei ist anzumerken, dass es sich hierbei um Ist-Zahlen handelt. Sowohl die Angaben der Beschäftigten

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

als auch der Mitarbeiterfluktuation erfolgen in Personenzahl und werden stichtagsbezogen berichtet.

Die Konzerngesellschaften übermitteln ebenfalls über das Personalsystem, wie viele Mitarbeitende in die jeweilige Gesellschaft ein- oder austreten. Die Fluktuationsquote wird bestimmt, indem die Mitarbeiterfluktuationen des Berichtjahres durch die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl (Ermittlung auf Monatsbasis) dividiert werden. Innerhalb der Mitarbeiterfluktuation werden nicht nur Kündigungen durch den Arbeitnehmer, sondern auch Kündigungen durch das Unternehmen, Renteneintritte sowie das Versterben von Beschäftigten berücksichtigt. → [Merkmale der Beschäftigten und angemessene Entlohnung](#)

Um festzustellen, wie viele Mitarbeitende innerhalb des Porsche AG Konzerns durch ein Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt werden, findet eine Abfrage bei den Konzerngesellschaften statt. Diese melden die Anzahl der Beschäftigten, die durch ein solches System erfasst werden – ohne Einbezug von Fremdarbeitskräften. Im Anschluss wird auf Konzernebene der Prozentsatz berechnet. Der Porsche AG Konzern verfolgt die gleiche Vorgehensweise, um die Anzahl der Arbeitsunfälle sowie die Summe der Ausfalltage und arbeitsbedingter Todesfälle zu ermitteln. Im Rahmen der CSRD-Berichterstattung wurde die Metrik zur Berechnung der Unfallhäufigkeit im Berichtsjahr umgestellt, sodass nun signifikante Arbeitsunfälle unabhängig vom Ausfall des Beschäftigten in die Berechnung mit einfließen. Ebenso erfolgte eine Umstellung von Arbeitstagen auf Kalendertage zur Ermittlung von Ausfalltagen. Aufgrund der methodischen Veränderungen ist keine Vergleichbarkeit zu den Vorjahreszahlen gegeben.

→ [Arbeitssicherheit](#)

Die Daten zur Tarifabdeckung basieren ebenfalls auf einer Abfrage bei den Konzerngesellschaften. Diese stellen die Mitarbeiterzahlen sowie die Anzahl an Beschäftigten, die von Tarifverträgen abgedeckt werden, bereit. Anschließend werden diese Daten zentral ausgewertet, um eine konzernweite Abdeckungsquote zu ermitteln. Für die Erfassung des Gesamtprozentsatzes der Arbeitnehmer, die von Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind, wird bei den Konzerngesellschaften abgefragt, ob es einen Arbeitnehmervertreter gibt oder nicht. Auf Konzernebene werden die Rückmeldungen aggregiert und die Quote berechnet.

→ [Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter im Porsche AG Konzern](#)

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Der Porsche AG Konzern setzt sich aktiv für Diversität, Chancengleichheit und Gleichbehandlung aller Beschäftigten ein und ist überzeugt davon, dass damit auch dem Unternehmensinteresse gedient ist. Denn eine Vielfalt der Perspektiven kann zu neuen Ideen führen, Innovationen vorantreiben und damit ein wesentlicher Erfolgsfaktor sein. Der Porsche AG Konzern möchte eine Arbeitsumgebung schaffen, in der Beschäftigte jeden Alters und Geschlechts sowie unabhängig von Herkunft und kulturellem Hintergrund ihre verschiedenen Fähigkeiten und Sichtweisen optimal einbringen können.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Zum Thema Diversität hat die Porsche AG strategische Dimensionen definiert, die sich an den gesetzlich geschützten Vielfaltsdimensionen – ethnische Herkunft, Geschlecht, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter und sexuelle Identität – orientieren. Ziel ist es, hierdurch für noch mehr Vielfalt bei der Porsche AG zu sorgen, die Einhaltung des deutschen „Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes“ zu fördern und ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jedes einzelnen Menschen fördern kann und alle Perspektiven wertschätzt.

Handlungsfelder im Rahmen des Ansatzes für mehr Perspektivenvielfalt sind:

Diversitätshandlungsfelder

1. Bewusste Bildung von gemischten Teams
2. Frauenanteil erhöhen
3. Ethnische Vielfalt und internationale Erfahrung fördern
4. Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderungen erleichtern
5. LGBT*IQ-Community unterstützen
6. Zusammenarbeit zwischen den Generationen innerhalb der Belegschaft verbessern
7. Etablierung einer inklusiven Kultur und eines Verständnisses für die Vielfalt in allen Porsche AG Konzerngesellschaften

Zuständig für die langfristige Umsetzung von Chancengleichheit und Vielfalt ist die Abteilung „Kultur, Diversity und HR-Kommunikation“. Sie handelt als Impulsgeber und Kompetenzpartner und gehört innerhalb des Vorstandsressorts „Personal- und Sozialwesen“ zum Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur“. Die Ziele und Maßnahmen werden regelmäßig in Gremien wie z. B. dem „Arbeitskreis Chancengleichheit“ abgestimmt und in regelmäßigen Abständen an den „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ sowie den „Lenkungs-kreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ berichtet.

Die Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft des Porsche AG Konzerns umfasst dabei auch die Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden. Der Porsche AG Konzern sieht es als seine Aufgabe an, bei Mitarbeitenden sowohl fachliche als auch überfachliche Kompetenzen für sich verändernde Aufgaben und Rollen in verschiedenen Zukunftsfeldern zu entwickeln.

Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten
2. Beschäftigte bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen

Das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns verändert sich rasant. E-Mobilität, Konnektivität, Digitalisierung und vieles mehr bestimmen zunehmend den Alltag. Jede dieser Entwicklungen hat unter Umständen auch Auswirkungen auf die Organisation der Porsche AG und die erforderlichen Kompetenzen im Porsche AG Konzern. Als Arbeitgeber zielt dieser darauf ab, eine nachhaltige und sozialverträgliche Transformation zu gestalten und seine Beschäftigten in Zeiten des Wandels zu begleiten und zu unterstützen. Mit der im Jahr 2021 gestarteten Initiative „Porsche Workforce Transformation“ richtet die Porsche AG ressortübergreifend ihre Kompetenzen und Organisation an den Anforderungen der Zukunft aus. Dabei werden vorhandene und erforderliche Kompetenzen identifiziert, bestmöglich genutzt und zielgerichtet weiterentwickelt. → [Maßnahmen](#)

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Gleichbehandlung und Chancengleichheit sind für den Porsche AG Konzern Grundwerte, die eine wichtige Rolle für das Wohlbefinden und die Zusammenarbeit der eigenen Belegschaft spielen. Die Bereitstellung eines vielfältigen sowie inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet, ist in den folgenden Richtlinien und Konzepten dargestellt.

Über die gesetzlichen Grundlagen hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit seiner Belegschaft mit konzernweiten Rahmenwerken und Richtlinien, mit denen die Bereitstellung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit gewährleistet werden sollen.

Der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG haben 2022 eine **Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** verabschiedet. Diese formuliert klare Regeln für Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen, u. a. bezogen auf Diversität und den Schutz vulnerabler Gruppen.

Die Porsche AG richtet ihr unternehmerisches Handeln an den folgenden internationalen Standards aus und bekennt sich zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen: der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte, dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Prinzipien des UN Global Compact, sowie den einschlägigen Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).

Die → [Grundsatzklärung](#) ist Bestandteil der Themenseiten zu „Menschenrechte im Porsche Konzern“ im Intranet sowie im Intranet. Sie gilt für alle Beschäftigten des Porsche AG Konzerns.

Zudem regelt die **Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Außerdem beschreibt sie das Beschwerdeverfahren und konkretisiert bspw. die Möglichkeit zur Beschwerdeabgabe und den Umgang mit eingegangenen Beschwerden. Eine detailliertere Beschreibung der Richtlinie findet sich unter → [S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#). Informationen zum Beschwerdeverfahren sind in den Kapiteln → [S1 Arbeitskräfte des Unternehmens](#), → [S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#), → [S3 Betroffene Gemeinschaften](#) und → [G1 Unternehmensführung](#) verortet.

Als zusätzliches Versprechen ihres Engagements haben seit 2019 die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften die **Charta der Vielfalt** – eine freiwillige Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – unterzeichnet. Damit engagieren sich die Konzerngesellschaften für ein diverses und vorurteilsfreies Arbeitsumfeld und sorgen dafür, dass alle Beschäftigten – unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft – Wertschätzung erfahren. Die Charta ist öffentlich abrufbar.

Die Vorgaben des Porsche AG Konzerns in Bezug auf Menschenrechte, Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der eigenen Belegschaft sind als Grundwerte in der **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct)** festgeschrieben. Mehr Informationen zur Leitlinie finden sich im Kapitel → **G1 Unternehmensführung**. Die Leitlinie verbietet jegliche Art der Diskriminierung aufgrund von ethnischer oder nationaler Zugehörigkeit, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung, Hautfarbe, politischer Einstellung, sozialer Herkunft oder sonstiger gesetzlich geschützter Merkmale. Darüber hinaus ist hier die Förderung von Inklusion festgelegt.

Ein zentraler potenzieller Erfolgsfaktor für die Umsetzung von Vielfalt und Chancengleichheit ist die Schaffung eines Porsche AG konzernweiten Bewusstseins für die Bedeutung und den Mehrwert des Themas. In jeder Konzerngesellschaft ist mindestens ein Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sich die Mitarbeitenden wenden können.

Die in den Verhaltensgrundsätzen dargelegten Inhalte zu Chancengleichheit und Gleichbehandlung sind einzuhalten, die Leitlinie weist auf interne und externe Meldekanäle für Hinweise auf potenzielle Regelverstöße hin.

Um von möglichen Verstößen gegen die Gleichbehandlung und Chancengleichheit innerhalb der eigenen Belegschaft rechtzeitig zu erfahren und diesen entgegenwirken zu können, wird die Verfügbarkeit von Kanälen zur betrieblichen Mitbestimmung sowie zur Beschwerdemöglichkeit transparent kommuniziert, beispielsweise während Schulungsmaßnahmen und Onboarding-Veranstaltungen für das Management. Das Beschwerdeverfahren wird ausführlich unter → **G1 Unternehmensführung** beschrieben.

Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt sind auch fester Bestandteil des **Führungsleitbilds „Porsche Code“**. Der „Porsche Code“ wurde aufbauend auf dem Kulturleitbild der Porsche AG entwickelt und ergänzt die vier Grundwerte – Herzblut, Pioniergeist, Sportlichkeit, Eine Familie – um weitere Dimensionen sowie Verhaltensweisen. Der „Porsche Code“ liefert für alle Mitarbeitende und Führungskräfte der Porsche AG Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander und wird auch in ausgewählten Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns umgesetzt. Der „Porsche Code“ steht Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung.

Die **Konzernrichtlinie „HR Compliance“** regelt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien in der strategischen sowie operativen Personalarbeit des Porsche AG Konzerns. Zudem legt sie die Mindeststandards für die Förderung und Weiterentwicklung von Compliance und Integrität fest. Dazu gehören chancengerechte Prozesse und die Förderung von Diversität in einer vorurteilsfreien Arbeitsumgebung.

Die Regelungen der Richtlinie richten sich an die verantwortlichen Organe in den betroffenen Konzerngesellschaften und enthalten Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards. Innerhalb der Porsche AG gelten diese Regelungen unmittelbar, d. h. Führungskräfte und Vorgesetzte haben darauf zu achten, dass die Mitarbeitenden die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt. Der Konzernvorstand Personal und Sozialwesen trägt die übergreifende Verantwortung für das Thema HR Compliance. Die operative Umsetzung wird durch die Personalbereiche verantwortet. Die Richtlinie ist im Intranet verfügbar.

Die **Konzernrichtlinie „Arbeits- und Sozialrecht“** zielt darauf ab, die rechtskonforme Umsetzung bestehender Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften, u. a. das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz, innerhalb des Porsche AG Konzerns sicherzustellen. Die Richtlinie bestimmt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Rechtsberatung im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts und verpflichtet alle Konzerngesellschaften zur Einrichtung eines betrieblichen Beschwerde-managements für Diskriminierungsfälle gemäß den nationalen gesetzlichen Regelungen.

Die Regelungen der Richtlinie enthalten Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards in den betroffenen Konzerngesellschaften. Innerhalb der Porsche AG gelten diese Regelungen unmittelbar, d. h. Führungskräfte und Vorgesetzte haben darauf zu achten, dass die Mitarbeitenden die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Die Richtlinie ist im Intranet verfügbar.

Für den Nachweis aller Kontrollaktivitäten auf Ebene der Ressorts, Fachbereiche und Konzerngesellschaften enthält jede Konzernrichtlinie eine Kontrollmatrix, die in Zusammenarbeit mit der Abteilung für allgemeines Risikomanagement abgestimmt wird. Die Kontrollmatrix dient als Zusammenfassung aller erforderlichen Kontrollaktivitäten und soll somit für eine effektive Überwachung der Geschäftsprozesse sorgen.

MASSNAHMEN

Die Förderung von Diversität und Chancengleichheit ist für den Porsche AG Konzern wichtig. Neben der Chancengerechtigkeit zwischen den Geschlechtern steht die Vielfalt der internationalen Belegschaft im Vordergrund. Der Porsche AG Konzern legt Wert auf Offenheit gegenüber Menschen unterschiedlicher Herkunft und sexueller Orientierung und fördert auch eine harmonische sowie produktive Zusammenarbeit zwischen den Generationen – unter bewusster Einbindung von Menschen mit Behinderungen.

Aus diesen Handlungsfeldern leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab, die fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt wurden. Der Status quo der jeweiligen Maßnahme wird laufend dokumentiert, festgehalten und regelmäßig mit dem Top-Management besprochen.

Maßnahmen in Bezug auf Förderung der Vielfalt und gegen Diskriminierung SENSIBILISIERUNGS- UND SCHULUNGSMASSNAHMEN ZU DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

Die Abteilung „Kultur, Diversity und HR-Kommunikation“ der Porsche AG bietet im Rahmen von Mitarbeitertrainings über alle Hierarchieebenen hinweg Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen zu Diversität und Chancengleichheit an: Diese umfassen neben Trainings für Mitarbeitende auch verpflichtende Trainings für neu ernannte disziplinarische Führungskräfte sowie für Mitarbeitende, die neu in den Managementkreis aufgenommen wurden.

KOMMUNIKATIONS- UND SENSIBILISIERUNGSMASSNAHMEN ZU DISKRIMINIERUNG

Die Porsche AG informiert die Mitarbeitenden regelmäßig im Rahmen von Veranstaltungen, beispielsweise zum Weltfrauentag oder zur Funktionsweise der betrieblichen Beschwerdestelle „Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz“ (AGG).

Die Porsche AG hat auch im Berichtsjahr ein digitales Lernmodul zur Sensibilisierung für (un-)bewusste Diskriminierung angeboten, das für verschiedene Formen der Diskriminierung sensibilisiert, um diese wirksam vermeiden zu können.

AUSBAU DER DIVERSITÄTS-NETZWERKE UND DER „INTERNATIONAL DIVERSITY COMMUNITY“

Im Berichtsjahr baute die Porsche AG die nationale und die internationale „Diversity Community“ weiter aus. Dieses Forum führt Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns und ihre Diversity-Managerinnen und -Manager weltweit zusammen und stellt Werkzeuge sowie Impulse für die konkrete Umsetzung von Perspektivenvielfalt bereit.

Um Vielfalt und Chancengleichheit zu fördern, setzt der Porsche AG Konzern auch auf seine internen Netzwerke und unterstützt deren Ausbau. Diversity-Netzwerke sind wichtige Bausteine, um unterrepräsentierten Perspektiven Sichtbarkeit verleihen zu können und dadurch Chancengleichheit zu fördern. Seit 2021 gibt es zur Unterstützung das „Handbuch Diversity-Netzwerke“, das die Gründung von Mitarbeiternetzwerken entlang geschützter Diversitätsmerkmale ermöglicht und entsprechende Rahmenbedingungen setzt.

Das Porsche-Frauenetzwerk „She@Porsche“ ist seit 2019 eine etablierte Plattform für den ressortübergreifenden Erfahrungsaustausch. Es bietet verschiedene Dialogformate und vielfältige Unterstützung an, u. a. mittels kollegialer Fallberatung, Impulsen zum „Self-Empowerment“ oder Einblicken in den Arbeitsalltag. Dies soll eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Porsche AG, deren engere Vernetzung sowie die Berücksichtigung weiblicher Perspektiven ermöglichen. Im Berichtsjahr fand zum Weltfrauentag unter Beteiligung des Vorstands für Personal und Sozialwesen ein Rahmenprogramm mit Vorträgen und Paneldiskussionen statt.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Auch das Netzwerk „Proud@Porsche“ für Vertreter, Unterstützer und Interessierte der Vielfaltsdimension „sexuelle Orientierung und Identität“ hat seit 2019 einen festen Platz in der Porsche AG. Es tritt innerhalb und außerhalb der Porsche AG für Belange von Menschen unterschiedlicher sexueller Orientierung ein. Im Berichtsjahr war „Proud@Porsche“ zum dritten Mal gemeinsam mit Vertretern der Porsche AG sowie von Konzerngesellschaften beim Christopher Street Day in Stuttgart vertreten.

Das Väternetzwerk „Väter@Porsche“ soll das Verständnis für die moderne Vaterrolle transportieren, die Bedürfnisse von Vätern in der Porsche AG sichtbar machen sowie eine Anlaufstelle und Austauschplattform sein. Im Berichtsjahr veranstaltete das 2023 gegründete Netzwerk eine erste gemeinsame Veranstaltung zur Vorstellung innerhalb der Porsche AG.

Im Netzwerk „Cultures@Porsche“ wird seit 2023 bei der Porsche AG insbesondere der internationale Austausch gefördert und Perspektiven zusammengebracht.

Die verschiedenen Diversity-Netzwerke innerhalb des Porsche AG Konzerns verzeichneten im Berichtsjahr Zuspruch. Insgesamt 2.780 Mitarbeitende haben sich in den Diversity Netzwerken engagiert oder waren beteiligt.

VIELFALTSTAGE

In einer Themenwoche rund um den Deutschen Diversity Tag im Juni 2024 zeigte die Porsche AG die Bedeutung von Perspektivenvielfalt für den gemeinsamen Erfolg auf und bot dazu zahlreiche Formate zu Förderung von Respekt und Toleranz sowie Verständnis für Vielfalt an. Dazu gab es Vorträge, Impulse, Podcasts und Möglichkeiten zum Dialog.

PORSCHE DIVERSITY PERFORMANCE AWARD

Im Berichtsjahr wurde bei der Porsche AG der „Porsche Diversity Performance Award“ ins Leben gerufen, mit dem Initiativen und Einzelpersonen ausgezeichnet werden, die sich mit außergewöhnlichem Engagement für Vielfalt am Arbeitsplatz und eine inklusive Unternehmenskultur einsetzen. Ziel ist es, dem Engagement und dem Thema Diversity mehr Sichtbarkeit zu verleihen. Im Herbst des Berichtsjahres wurden ausgewählte Projekte und Vorbilder mit dem Preis ausgezeichnet. Der Award soll künftig in regelmäßigen Abständen verliehen werden.

DIVERSITY TOOLBOX

Eine „Diversity Toolbox“ unterstützte auch im Berichtsjahr die Führungskräfte der Porsche AG beim Einsatz für Diversität und Chancengleichheit in ihrem Arbeits- und Führungsalltag. Mittels zahlreicher Maßnahmen, Werkzeuge und Impulse ermöglichte sie, Perspektivenvielfalt in allen Dimensionen zu erleben und traditionelle Denk- und Verhaltensmuster zu hinterfragen.

HORIZON

Die digitale Plattform „Horizon“ gibt einen Überblick über die Vielfalt der Belegschaft der Porsche AG. Jährlich werden zentrale Kennzahlen zu Geschlechtervielfalt, persönlichen Fähigkeiten (Schwerbehinderung), Internationalität und Generationen über die Hauptabteilungen der Unternehmensressorts ausgewertet.

DIVERSITY CHECK

Der „Diversity Check“ ist ein neues Dialogformat, das im Berichtsjahr konzipiert und pilotiert wurde und ab 2025 regelmäßig in den Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt werden soll. Anhand der Erhebung und Darstellung von Diversity-Kennzahlen und -Ergebnissen in den Organisationseinheiten sollen Herausforderungen und individuelle Lösungsansätze erarbeitet werden. Ziel ist die Stärkung von Vielfalt und Etablierung einer inklusiven Führungskultur.

MENTORING

Das „Porsche Mentoring“ ist ein Format für übergreifenden Erfahrungsaustausch und beidseitigen Perspektivwechsel. Eine „Matching“-Plattform bringt Mitarbeitende mit weniger Berufserfahrung und solche mit mehr Berufserfahrung zusammen. Dies soll auch den Austausch der Generationen fördern und für mehr gegenseitiges Verständnis sorgen. Im Berichtsjahr wurde ein Pilotprojekt zum Frauen-Mentoring durchgeführt. Weiblichen Mentees soll eine erfahrene weibliche Führungskraft zur Seite gestellt werden, um sie bei der Weiterentwicklung im Unternehmen individuell zu unterstützen. Das Mentoring steht den Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften weltweit offen und wurde im Berichtsjahr fortgeführt: Im sechsten Jahr seines Bestehens beteiligten sich 276 Mentoring-Tandems aktiv am Mentoring-Format.

Maßnahmen in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit INKLUSION

Im Jahr 2023 startete die Porsche AG ein Projekt zur Barrierefreiheit. Dieses analysiert in einem ersten Schritt zunächst die bauliche und digitale Barrierefreiheit, um dann daraus Maßnahmen abzuleiten, die implementiert und in Prozesse und Standards integriert werden sollen.

Die baulichen Maßnahmen umfassen die beiden Standorte Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach der Porsche AG.

ERHÖHUNG DES FRAUENANTEILS IM MANAGEMENT

Die Porsche AG hat sich vorgenommen, in der Gesamtbelegschaft für ein ausgeglicheneres Geschlechterverhältnis zu sorgen und den Frauenanteil in der ersten und zweiten Führungsebene zu erhöhen (siehe auch Abschnitt → Ziele). Um den Frauenanteil im Management auch über diese gesetzten Ziele hinaus zu forcieren, hat die Porsche AG im Berichtsjahr das Projekt „Frauenanteil im Management“ fortgeführt. Hiermit sollen die Herausforderungen bei der Erhöhung des Frauenanteils im Management genauer analysiert und entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden.

An dem umfangreichen Projekt nehmen zahlreiche Führungskräfte teil, auch die Vorstandsmitglieder wurden aktiv involviert. Die interne Kommunikation zur weiteren Sensibilisierung begann 2023, der Großteil der Maßnahmen ab dem Berichtsjahr.

Beispielsweise wurde das Programm „Porsche Women’s Leadership“ (PWL) ins Leben gerufen, das weibliche Führungskräfte und Potenzialträgerinnen innerhalb der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften vernetzen soll. Im Rahmen dieses Programms wurde auch das Pilotprojekt „Frauen-Mentoring“ durchgeführt.

Maßnahmen in Bezug auf Kompetenzentwicklung von Mitarbeitenden und soziale Transformation

Im Rahmen des 2019 initiierten strategischen Kompetenzmanagements werden jährlich mit Vertretern der jeweiligen Unternehmensressorts die fachlichen und überfachlichen Entwicklungsbedarfe der Fachbereiche der Porsche AG erhoben. Diese werden zudem in einer Porsche AG-weiten Landkarte der strategischen Kompetenzen in der kurz-, mittel- und langfristigen Planung konsolidiert. Für strategisch relevante Tätigkeitsfelder werden auf diese Weise jährlich gezielt „Reskilling“- und „Upskilling“-Programme abgeleitet.

INITIATIVE WORKFORCE TRANSFORMATION

Mit der im Jahr 2021 gestarteten Initiative „Porsche Workforce Transformation“ werden die Auswirkungen des Wandels innerhalb der Porsche AG aktiv gesteuert. Ziel der Initiative ist es, u. a. die Auswirkungen der Transformation für die eigene Belegschaft transparent zu machen. Künftige Veränderungen werden auf Transformationslandkarten dargestellt und eine strategische Personalplanung durchgeführt, um notwendige Veränderungen der Belegschaft frühzeitig zu antizipieren und darauf zu reagieren. Dadurch können Mitarbeitende gezielt darin unterstützt werden, sich für neue Aufgaben weiterzuentwickeln. Von Stellenentfall betroffene Mitarbeitende der Porsche AG werden bei der Suche nach neuen Aufgaben und der nötigen Kompetenzentwicklung beraten und begleitet.

Für die Weiterbildung im Rahmen der Transformation sowie den Aufbau und die Entwicklung relevanter Kompetenzen in „Upskilling“- und „Reskilling“-Maßnahmen steht ein zentrales Budget zur Verfügung.

Die Transformation der Belegschaft wird gemeinsam von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite vorangetrieben. Hierzu wurde eine Rahmenbetriebsvereinbarung für die Porsche AG in einem ersten Schritt zur Pilotierung verschiedener Maßnahmen vereinbart. Nach einem einjährigen Pilotbetrieb wurde die Vereinbarung entfristet und soll dauerhaft gelten. Die Vereinbarung regelt u. a. die Instrumente zur Förderung der Mitarbeitenden zu einem Wechsel und deren Förderung sowie Weiterentwicklung.

ZENTRALE INSTRUMENTE UND ANGEBOTE

DER PORSCHE AG IM BERICHTSJAHR

Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns können sich durch verschiedene Angebote bedarfsgerecht für zukünftige Aufgaben qualifizieren und persönlich weiterentwickeln.

Im Berichtsjahr wurden bei der Porsche AG und bei ausgewählten Konzerngesellschaften folgende Angebote ausgebaut und weitergeführt, mit denen sich Beschäftigte möglichst individuell qualifizieren und persönlich weiterentwickeln können:

Im Berichtsjahr wurden „Reskilling“- und „Upskilling“-Programme in den Bereichen IT- und Automatisierungsplanung, HV-System, Daten und Künstliche Intelligenz, Software im Automobil, „Advanced Driver Assistance System“ und Autonomes Fahren neu aufgelegt. Zur Schließung bestimmter bestehender Engpasscluster wurden im Berichtsjahr zwei „Reskilling“-Programme aufgesetzt. Mit einem individuell auf die Anforderungen und Bedürfnisse von der Porsche AG zugeschnittenen Programm sollen Vakanzen in Engpassclustern durch interne Stellenbesetzungen geschlossen werden. Dabei müssen die Teilnehmenden keine erforderlichen Kompetenzen und Kenntnisse mitbringen, diese werden innerhalb eines definierten Zeitraums während des Programms entwickelt. Die Programme bieten eine enge Verzahnung von Theorie, z. B. durch staatliche Hochschulen und Forschung, sowie Praxis durch die Arbeitsinhalte bei der Porsche AG. Außerdem werden die Teilnehmenden in ihrem individuellen Lernprozess unterstützt und erhalten somit zusätzlich ein neues Skill- und Toolset.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Auch überfachliche Kompetenzen wie „Growth Mindset“, „Learnability“ und „Self-Leadership“ werden gezielt gefördert. Hierzu dient ein entsprechendes Zentralbudget, das sowohl für umfangreiche Qualifizierungsbedarfe von Mitarbeitergruppen als auch für die individuelle Transformationsqualifizierung in Anspruch genommen werden kann.

Dabei wurde im Berichtsjahr ein Großteil der überfachlichen Trainings bei einem Systemhausanbieter gebündelt, wodurch effektivere und effizientere Prozesse möglich waren. Das Angebot wurde an die digitale „Learning Experience Plattform“ der Porsche AG angebunden.

Weitere Angebote der Porsche AG im Berichtsjahr waren Qualifizierungs- und Entwicklungsgespräche für alle Mitarbeitenden im Tarifbereich, Hospitationen in anderen Unternehmensbereichen, der digitale Lernplan zur Persönlichkeitsentwicklung im Selbststudium, die „DigitalAcademy Porsche“ zum Auf- und Ausbau von Digitalkompetenzen, Sprachtrainings sowie neue Formate im „Porsche Learning Lab“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen und am Standort Weissach.

Im Berichtsjahr wurden bei der Porsche AG vor allem verstärkt Teamformate eingeführt, in denen das Lernen voneinander im Vordergrund steht. Beispiele hierfür sind die „Porsche Learning Lab“-Workshops sowie der „Teambooster“ für das gemeinsame Entwickeln neuer Kompetenzen oder der „Weiterdenker“ zur Weitergabe von Wissen untereinander. Im Berichtsjahr nahmen 1.060 Mitarbeitende an den Formaten teil.

DIGITALE LERNPLATTFORM

Im Jahr 2023 wurde die „Learning Experience Plattform“ (LXP) für die Belegschaft der Porsche AG ausgerollt. Die LXP bündelt verschiedene Lernformate, Lernräume und Instrumente und bietet Mitarbeitenden wie auch Führungskräften mit einer KI-gestützten Suchmaschine Orientierung in der Vielfalt der Angebote. Über interne und externe Lernplattformen hinweg findet und bündelt sie Maßnahmen zur individuellen Qualifizierung und Entwicklung der Beschäftigten. Außerdem können Fachleute sogenannte „Learner Journeys“ bereitstellen und individuell anpassen.

Im Berichtsjahr wurde der Nutzerkreis der LXP von der Porsche AG auf ausgewählte Konzerngesellschaften erweitert.

FÜHRUNGSKRÄFTE- UND TALENTENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die Maßnahmen zur Förderung der individuellen Führungs- und Managementkompetenzen weiter ausgebaut und durch verschiedene Qualifizierungsangebote auf alle Ebenen – vom Potenzialträger im Tarif bis zum Top-Manager – unterstützt. Zielsetzung der Porsche-Managementprogramme sind die Qualifizierung von Führungskräften im Bereich Strategie und Leadership sowie die Vernetzung der Teilnehmenden innerhalb des Porsche AG Konzerns. Dazu zählen z. B. das Qualifizierungsprogramm für neu ernannte Führungskräfte („MK-Programm“), das im Berichtsjahr auf internationale Teilnehmende aus dem Porsche AG Konzern ausgeweitet wurde. Auch die erfolgreiche Fortführung von zwei modular aufgebauten Programmen für das obere und das Top-Management zählen hierzu. Beide Programme zielen darauf ab, den Teilnehmenden Impulse in Bezug auf zukunftsorientierte Kompetenzen und die strategische Ausrichtung ihres Bereichs zu vermitteln.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das Angebot zu aktuellen Technologiethemen wie künstliche Intelligenz erweitert und ein Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte konzipiert, die bereits länger in Managementfunktionen tätig sind. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Verankerung und Kommunikation der definierten Leadership-Kriterien gelegt. Ergänzend wurde im Berichtsjahr wieder ein "Führungs-Lab" durchgeführt, eine Präsenz-Veranstaltung zur Stärkung der Führungskultur für alle disziplinarischen Führungskräfte mit über 1.400 Teilnehmenden.

Die kontinuierliche Entwicklung und Identifikation von Talenten aus dem Tarifbereich stand auch im Berichtsjahr im Vordergrund, vor allem durch die Neukonzeption und Einführung eines „Development Centers“. Der Fokus liegt auf Potenzialträgern der oberen Tarifstufen, um frühzeitig Orientierung bei der Wahl der persönlichen Laufbahn zu vermitteln und daraufhin geeignete Entwicklungsmaßnahmen abzuleiten.

Die Maßnahmen richten sich an Führungskräfte und Potenzialträger der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften. Sie wurden im Berichtsjahr anlassbezogen durchgeführt.

AUSLANDSENSENDUNGEN

Für den Porsche AG Konzern sind eine globale Präsenz und internationales Denken von strategischer Bedeutung, um den Anforderungen einer zunehmend vernetzten Welt gerecht zu werden. Die Strategie im Rahmen der Führungskräfte- und Talententwicklung zielt darauf ab, den Austausch von Wissen und Kultur zu fördern, indem qualifizierte Mitarbeitende internationale Erfahrungen sammeln können. Dies kann im Rahmen von Auslandsentsendungen oder durch den Austausch und die Vernetzung bei international ausgerichteten Qualifizierungsprogrammen geschehen.

Im Berichtsjahr waren in insgesamt 23 verschiedene Länder Mitarbeitende der Porsche AG und deutscher Konzerngesellschaften entsandt. Darüber hinaus wurden im Bereich „Entsendungen und Grundsätze“ verschiedene Projekte gestartet. Dies hat das Ziel, den Erfolg von Entsendungen und der anschließenden Reintegration zu erhöhen sowie den Wissenstransfer zwischen Expats und Heimatgesellschaft zu intensivieren.

ZIELE

Mit den folgenden qualitativen und quantitativen Zielen arbeitet der Porsche AG Konzern in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexperten daran, die Bereitstellung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds zu unterstützen, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet.

Ziele in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit ERHÖHUNG DES FRAUENANTEILS IM MANAGEMENT

Bis zum Jahr 2030 strebt die Porsche AG an, die Vielfalt der Perspektiven weiter zu erhöhen. Dabei legt die Porsche AG großen Wert darauf, ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jeder und jedes Einzelnen fördert und alle Perspektiven wertschätzt. Um dies zu erreichen, setzt die Porsche AG auf die Zusammenarbeit in gemischten Teams, die unterschiedliche Perspektiven vereinen.

Ein Kriterium dafür ist die Erfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote. Bis zum Jahr 2025 soll ein Frauenanteil von 20 % auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 18 % auf der zweiten Führungsebene erreicht werden. Das Ziel wurde bereits 2021 vom Gesamtvorstand verabschiedet und seitdem öffentlich kommuniziert.

Im Berichtsjahr konnte die gesetzliche Geschlechterquote in der ersten Führungsebene auf 22 % (2023: 20 %) und in der zweiten Führungsebene auf 18,8 % (2023: 17,3 %) gesteigert werden. Damit wurden die selbst gesetzten Ziele für das Jahr 2024 erfüllt.

Mithilfe der Plattform → **Horizon** wird die Entwicklung des Frauenanteils im Management stetig und kontinuierlich nachverfolgt.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
TOP-MANAGEMENT

Geschlechterverteilung in Führungspositionen im Porsche AG Konzern zum 31.12.2024

Anzahl der Mitarbeitenden	Weiblich	Männlich	Divers	Gesamt
1. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	20	124	–	144
Geschlechterverteilung (in %)	13,9	86,1	-	100,0
2. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	141	738	–	879
Geschlechterverteilung (in %)	16,0	84,0	-	100,0

ALTERSGRUPPEN

Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen im Porsche AG Konzern zum 31.12.2024

in %	2024
Anteil der Beschäftigten unter 30 Jahren	16,1
Anteil der Beschäftigten zwischen 30 und 50 Jahren	65,6
Anteil der Beschäftigten über 50 Jahren	18,3

VERDIENSTUNTERSCHIEDE UND JÄHRLICHE BRUTTO-GESAMTVERGÜTUNG

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle, welches die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Einkommen von weiblichen und männlichen Beschäftigten als Prozentsatz des Durchschnittseinkommens männlicher Beschäftigter darstellt, lag im Berichtsjahr bei 15,4 %. Dieser Wert wird maßgeblich von der geschlechtsspezifischen Verteilung in den Hierarchieebenen des Porsche AG Konzerns geprägt.

➔ **Geschlechterverteilung in Führungspositionen im Porsche AG Konzern**

Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Arbeitnehmer (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag beim 39,6-fachen.

Methoden und Annahmen

Damit der Porsche AG Konzern ermitteln kann, wie sich die Geschlechterverteilung im Top-Management darstellt, stellen die Konzerngesellschaften die entsprechenden Daten über ein Personalsystem zur Verfügung. Gleiches gilt für die Altersverteilung innerhalb des Konzerns. Bei der Angabe zur Geschlechterverteilung in der ersten und zweiten Führungsebene verwendet der Porsche AG Konzern die beiden Ebenen unterhalb der Verwaltungs- und Aufsichtsorgane.

Um das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle unternehmensübergreifend zu bestimmen, nutzt der Porsche AG Konzern ein dreiteiliges Verfahren. Im ersten Schritt übermitteln die Konzerngesellschaften die entsprechenden Daten. Hierbei handelt es sich um die Daten „Lohn je Geschlecht“ und „geleistete Arbeitsstunden je Geschlecht“. Für einzelne Konzerngesellschaften wurde mit einem Annäherungsverfahren eine Schätzung der Geschäftsführergehälter angewendet. Im nächsten Schritt wird der durchschnittliche Stundenlohn je Geschlecht nach Währungsanpassung in Euro ermittelt. Zuletzt wird anhand der Stundenlöhne das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle bestimmt.

Um das Verhältnis zwischen der höchstbezahlten Person und dem Vollzeitäquivalent der Beschäftigten zu ermitteln, wertet der Porsche AG Konzern die Median-Pay-Ratio aus. Um diese zu bestimmen, werden vier Schritte angewendet. Die Ausgangsbasis hierfür bilden die Median-Pay-Levels der Konzerngesellschaften. Diese werden im zweiten Schritt mithilfe eines entsprechenden Umrechnungskurses in Euro umgerechnet. Als Nächstes wird das Median-Pay-Level für den Porsche AG Konzern bestimmt. Hierbei wird ein Näherungsverfahren verwendet, das die Inputparameter „Median-Pay-Level der Konzerngesellschaften“, „Personalaufwendungen“ sowie „die Anzahl an Beschäftigten“ nutzt. Abschließend wird die Vergütung des bestverdienenden Beschäftigten in das Verhältnis zum ermittelten Median-Pay-Level des Porsche AG Konzerns gesetzt.

Kennzahlen zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Der Porsche AG Konzern ermöglicht seinen Mitarbeitenden die Teilnahme an verschiedenen Weiterbildungs- und Kompetenzentwicklungsmaßnahmen. Im Berichtsjahr haben die kaufmännischen Auszubildenden im Schnitt 106,4 Schulungsstunden absolviert. Das Top-Management hat im Durchschnitt

9,6 Stunden absolviert. Die durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden pro Beschäftigten lag bei 21 Stunden.

Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden pro Mitarbeiterkategorie nach terminabhängig und terminunabhängig

Durchschnittliche Schulungsstunden	terminabhängig	terminunabhängig	Gesamt
Gewerbliche Auszubildende	53,6	6,5	60,1
Kaufmännische Auszubildende	85,0	21,4	106,4
Studierende im Praxisverbund	96,2	6,8	103,0
Leistungslohn	4,5	1,9	6,5
Angestellte	21,0	6,6	27,6
Managementkreis	17,7	5,4	23,1
Oberer Managementkreis	15,7	3,7	19,4
Top-Management-Kreis	6,6	3,0	9,6
Zeitlohn	8,7	2,2	10,9

Methoden und Annahmen

Die Erhebung der Trainingsdaten sowie Kosten für die Berufsausbildung und Weiterbildungsmaßnahmen erfolgt im ersten Schritt über eine Abfrage bei den Konzerngesellschaften der Porsche AG und wird anschließend auf Konzernebene zusammengefasst.

Dabei werden je Mitarbeiterkategorie die Trainingsstunden, aufgeschlüsselt nach terminabhängigen und terminunabhängigen Trainings, abgefragt. Im zweiten Schritt wird mithilfe der Mitarbeiterzahlen je Mitarbeiterkategorie die jeweilige durchschnittliche Trainingszeit auf Konzernebene berechnet.

Basis der Berechnung der durchschnittlichen Zahl der Schulungsstunden und Weiterbildungskosten pro Beschäftigten sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtsjahres.

Kennzahlen zu Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Um potenziellen Risiken von Regelverstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat das Unternehmen ein konzernweites Hinweisgebersystem (für eine ausführliche Beschreibung des Systems siehe ➔ **G1 Unternehmensführung**) eingerichtet, an das Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns oder sonstige Dritte Hinweise auf potenzielles Fehlverhalten von Mitarbeitenden melden können.

Über das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns gingen insgesamt 164 Hinweise ein. Hinweise bei den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD in Bezug zum Porsche AG Konzern sind nicht bekannt.

Von den eingegangenen Hinweisen waren 35 potenzielle schwere Regelverstöße, wovon sich drei potenzielle schwerere Regelverstöße auf Diskriminierung und Belästigung bezogen. Hiervon haben sich zwei Fälle bestätigt.

Von den zwei potenziellen schwereren Regelverstößen zu Belästigungsthemen, die sich nicht auf Diskriminierung und Belästigung bezogen haben, haben sich keine Fälle als schwerer Regelverstoß bestätigt.

Es wurden keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit Vorfällen und Beschwerden zu Diskriminierung einschließlich Belästigung im Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns verzeichnet.

Im Berichtszeitraum gab es keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte und damit einhergehenden Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns.

Anzahl der Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegenden Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

	2024
Gemeldete Diskriminierungs- und Belästigungsfälle	3
Beschwerden über Hinweisgebersystem	164
Beschwerden bei nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD	–
Schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen und -vorfälle	–
Schwerwiegende Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, bei denen gegen Grundsätze des UN Global Compact, die Erklärung der IAO und/oder die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen wurde	–

Methoden und Annahmen

Um festzustellen, wie viele Beschwerden über die Mitarbeitenden des Unternehmens geäußert wurden, wertet der Porsche AG Konzern sein Hinweisgebersystem hinsichtlich potenzieller und bestätigter schwerer Regelverstöße aus. Diese werden thematisch nach Diskriminierung und Belästigung sowie den weiteren Belegschaftsthemen kategorisiert.

Der Porsche AG Konzern ermittelt die Anzahl der schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit seinen Arbeitskräften über die auf Konzernebene gemeldeten schwerwiegenden Vorfälle. Dies schließt die Anzahl der schwerwiegenden Vorfälle ein, bei denen gegen die Leitlinien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen wurde.

Damit der Porsche AG Konzern die Gesamtsumme der im Berichtsjahr gezahlten Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit Vorfällen und Beschwerden zu Diskriminierungsfällen sowie Belästigungen ermitteln kann, erfolgt eine Abfrage bei den Konzerngesellschaften. Darüber hinaus erhebt und berichtet der Porsche AG Konzern zentral für alle Konzerngesellschaften die Gesamtsumme der im Berichtsjahr gezahlten Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen in Bezug auf Vorfälle und Beschwerden zu schwerwiegenden Fällen von Menschenrechtsverletzungen.

S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→		→	🕒	🕒	🕒
Arbeitsbedingungen	Gewährleistung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	■	□	■	□	□	■
Arbeitsbedingungen	Gefährdung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	■	□	■	□	□	■
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	■	□	■	□	■	□
Sonstige arbeitsbezogene Rechte	Gewährleistung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	■	□	■	□	■	□
Sonstige arbeitsbezogene Rechte	Gefährdung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	■	□	■	□	□	□

→| Vorgelagert Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🕒 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🕒 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🕒 Langfristig (>5 Jahre)

Die Lieferkette gewinnt im Nachhaltigkeitsmanagement stetig weiter an Bedeutung. Neue Fahrzeugkomponenten und -technologien kommen zum bisherigen Beschaffungsvolumen hinzu, die Anzahl der unmittelbaren Zulieferer wächst. Gleichzeitig steigt mit einer zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge auch der Bedarf an bestimmten Rohstoffen, vor allem für die Produktion von Hochvoltbatterien. Die gesamte Lieferkette der Porsche AG umfasste im Berichtsjahr 2.508 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie 5.321 unmittelbare Zulieferer für Nicht-Produktionsmaterial.

Verantwortungsvolles Handeln, Nachhaltigkeit und die Achtung der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette sind für den Porsche AG Konzern grundlegende Bestandteile einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Sichere und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sowie eine kontinuierliche Reduzierung der Umweltauswirkungen – insbesondere in Regionen, in denen die notwendigen Rohstoffe abgebaut werden – können einen starken Einfluss auf das Leben der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette haben.

Auch die gesetzlichen Anforderungen haben mit dem seit Anfang 2023 national geltenden deutschen „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG) weiter zugenommen.

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien, Konzepten und Maßnahmen der Porsche AG Konzern sichere und faire Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette fördern möchte – einschließlich der Achtung der Menschenrechte, der Förderung von Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstiger grundlegender arbeitsbezogener Rechte.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF DIE ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Im Rahmen der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurde das Thema „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ aufgrund mehrerer Auswirkungen als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Eine wesentliche positive Auswirkung auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette entsteht langfristig durch den Beitrag des Porsche AG Konzerns zu sicheren und fairen Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, u. a. durch die Aufstellung eines Code of Conduct für Geschäftspartner und die Durchführung von

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Audits bei unmittelbaren Zulieferern, einschließlich der Überprüfung von Arbeitsbedingungen sowie Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen.

Außerdem setzt sich der Porsche AG Konzern für einen verstärkten Dialog über die Förderung positiver Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft in der Wertschöpfungskette ein.

Gleichzeitig hat der Porsche AG Konzern auch einen potenziellen negativen Einfluss auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als wesentlich identifiziert, der durch die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien entstehen kann.

Einerseits kann die Umstellung durch veränderte Bedarfe an Rohstoffen und Komponenten für die Produktion zu einem Verlust von Arbeitsplätzen in der Wertschöpfungskette führen. Andererseits entsteht durch den steigenden Bedarf an anderer Stelle das potenzielle Risiko für veränderte Arbeitsbedingungen. Die Auswirkungen resultieren aus dem Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns, das auf eine große Zahl an Zulieferern angewiesen ist. Der Porsche AG Konzern hat durch seine Geschäftsbeziehungen einen Anteil an dieser Auswirkung.

Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Eine weitere wesentliche positive Auswirkung auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette entsteht mittelfristig durch den Beitrag des Porsche AG Konzerns zu Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Beschäftigte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, indem beispielsweise folgende Aspekte positiv gestaltet und beeinflusst werden: Bekämpfung jeglicher Form von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung und ungerechtfertigter Benachteiligung durch Geschäftspartner; Förderung von Gleichberechtigung und angemessenem Verhalten gegenüber den Mitarbeitenden durch die Geschäftspartner; Förderung der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden in der Wertschöpfungskette zu Nachhaltigkeitsthemen (z. B. Menschenrechte). Der Porsche AG Konzern hat einen Anteil an der positiven Auswirkung durch seine Geschäftsbeziehung, da diese die Umsetzung der einzeln genannten Aspekte erfordert.

Auswirkungen und Risiken im Bereich „Sonstige arbeitsbezogene Rechte“

In der Wesentlichkeitsanalyse 2024 wurde eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Wahrung der Menschenrechte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Die Auswirkung entsteht durch den Beitrag des Porsche AG Konzerns zu sicheren und fairen Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, u. a. durch die vertragliche Verpflichtung der Geschäftspartner zum Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit, durch das „Human Rights Focus

System“ (HRFS) und die Festlegung von Maßnahmen zur Überwachung von Hochrisikolieferanten bzw. deren Ausschluss bei Verstößen. Einen weiteren Beitrag leisten Maßnahmen des Lieferantenmanagements, wie z. B. Lieferantenaudits einschließlich der Überprüfung von Arbeitsbedingungen sowie Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen und Maßnahmen gegen Schuldnechtschaft, moderne Sklaverei, Menschenhandel und Datenschutzmissbrauch. Weitere Details zum „Human Rights Focus System“ werden unter → **Strategische Herangehensweise** beschrieben.

Darüber hinaus wurde eine potenzielle negative Auswirkung rund um die Gefährdung von Menschenrechten für Beschäftigte in der Wertschöpfungskette identifiziert. Hierzu zählt das potenzielle Risiko von verbotener Kinder- und Zwangsarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund von Geschäftstätigkeiten in Hochrisikoregionen sowie potenzielle Menschenrechtsverletzungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund des globalen und komplexen Geschäftsmodells. Außerdem können Komponenten aus Hochrisikosektoren stammen und potenziell mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung gebracht werden. Zudem wird das potenzielle Risiko, dass angemessene Unterkünfte und sanitäre Einrichtungen für die Beschäftigten der Wertschöpfungskette unzureichend bereitgestellt werden, von dieser negativen Auswirkung umfasst. Die Auswirkung hat einen Einfluss auf die Strategie und ist durch das Strategiefeld „Nachhaltige Lieferkette“ in der Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Sie kann aus dem Geschäftsmodell resultieren, das auf eine große Zahl an Zulieferern angewiesen ist.

Des Weiteren wurde auch ein finanzielles Risiko aus Verstößen gegen staatliche Regulierungen zum Schutz der Menschenrechte für den Porsche AG Konzern identifiziert. Entsprechende Gesetze einzelner Länder fordern Transparenz der Lieferketten bis hin zu Importverboten für Produkte, die selbst oder bei denen enthaltene Teile im Verdacht stehen, mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

Obwohl der Porsche AG Konzern an seinen eigenen Standorten und denen unmittelbarer Zulieferer keine Risiken für Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sieht, können durch Fehlverhalten in der weiter vorgelagerten Wertschöpfungskette Rechtsrisiken in diesem Zusammenhang entstehen. Mögliche Auswirkungen der Nichteinhaltung sind finanzielle Sanktionen und Reputationsschäden.

Dieser Herausforderung begegnet die Porsche AG mit Sorgfaltspflichtenprozessen, die sowohl den eigenen Geschäftsbetrieb als auch die Lieferkette und weitere Geschäftspartner umfassen. Die Porsche AG arbeitet im Rahmen von etablierten Due-Diligence-Prozessen mit der Risikoanalyse sowie Präventions- und Kontrollmaßnahmen wie dem „Supply Chain Grievance Mechanism“ (SCGM) oder dem konzernweiten Raw-

Materials-Due-Diligence-Management-System daran, potenzielle Verstöße zu identifizieren und zu vermeiden sowie die Risiken so weit wie möglich zu reduzieren.

MERKMALE DER BETROFFENEN ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Die Tätigkeiten des Porsche AG Konzerns können Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der gesamten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette haben. Dabei handelt es sich um folgende Gruppen von Arbeitskräften:

- Arbeitskräfte, die an Porsche-eigenen Standorten tätig sind, aber nicht zur eigenen Belegschaft gehören, beispielsweise Arbeitskräfte in den Bereichen Abfallwirtschaft, Bauwesen, Beratung, Catering und Kantinen, Dienstleistungen an Maschinen, Marketing und Event, medizinische Dienste, rechtliche Dienstleistungen, Reinigungsdienste, Schulungen, Sicherheitspersonal, Visa-Reisemanagement.
- Arbeitskräfte, die für Unternehmen der unmittelbaren Zulieferer sowie in der vorgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind, beispielsweise Arbeitskräfte in den Bereichen Ausrüstungen und Arbeitskleidung, Fahrzeugkomponenten, Energie, Chemikalien, Schmierstoffe, Forschung und Entwicklung, IT-Hardware, IT-Entwicklung/Software, Logistik, Maschinen und Werkzeuge, Rohstoffe.
- Arbeitskräfte, die in der nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig sind, beispielsweise Arbeitskräfte in den Bereichen Abwrackung, Callcenter, Fahrzeugaufbereitung, Inkasso, Laboratorien, Logistik, Mietdienstleistungen.

Auf Basis der abstrakten Risikoanalyse wurde ein Verständnis dafür entwickelt, welche Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von negativen Auswirkungen betroffen und stärker gefährdet sein könnten als andere. Die branchenorientierte Analyse im Berichtsjahr ergab ein erhöhtes potenzielles Risiko bei Produktionsmaterial, Rohstoffen und Logistikdienstleistungen.

EINBEZIEHUNG DER ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft des Porsche AG Konzerns sind diverse Austauschformate möglich, die eine direkte Interaktion mit den Mitarbeitenden erlauben. Mehr Informationen finden sich im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**.

Mit den Beschäftigten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist ein in der Intensität und Regelmäßigkeit vergleichbarer Austausch nur bedingt über Repräsentanten möglich. Dennoch wird die Einbeziehung dieser Arbeitskräfte über verschiedene indirekte und direkte Formate gefördert, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden.

Vertreter der Porsche AG stehen im Rahmen des Branchendialogs der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan (NAP)

Wirtschaft und Menschenrechte“ mehrfach im Jahr mit Stakeholdern im Austausch.

Auch in anderen branchenübergreifenden Initiativen tauscht sich der Porsche AG Konzern mit Stakeholdern und betroffenen Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aus. Ein Beispiel hierfür ist die „Responsible Mica Initiative“, in der die Porsche AG zuletzt als Vorstandsmitglied vertreten war. Die Initiative unterstützt das Ziel, die Bedingungen für die lokalen Arbeitskräfte beim Abbau von Mica (Glimmer) in Indien und Madagaskar zu verbessern. Im Rahmen von Reisen zu den Projekten vor Ort fand auch im Berichtsjahr ein direkter Austausch mit Arbeitskräften und Gemeinschaften in den Abbaugebieten statt.

Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG zudem seit 2020 im Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) zur Unterstützung von Kautschukbauern auf Sumatra, Indonesien. Die Partner bieten vor Ort Schulungen an mit dem Ziel, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Kleinbauern zu verbessern.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, unternehmensinterner Richtlinien und Konzepte und der Verhaltensgrundsätze hat im Porsche AG Konzern hohe Priorität. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es wichtig, von möglichem Fehlverhalten von Mitarbeitenden zu erfahren und dieses zu unterbinden. Im Rahmen des **Hinweisgebersystems** von Porsche, das näher im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** beschrieben wird, werden eingehende Hinweise unabhängig und vertraulich bearbeitet.

Die Porsche AG betreibt ein mehrstufiges → **BHR** (Business and Human Rights) Beschwerdeverfahren, das in der Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ im nachfolgenden Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte** definiert ist und zentral von der Porsche AG für den Porsche AG Konzern betrieben wird.

Das Verfahren bietet internen und externen Beschwerdeführern einen vertraulichen Kommunikationskanal zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten. Es steht daher auch Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zur Verfügung. Die Meldekanäle werden auf der Website der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften kommuniziert.

Eingehende Beschwerden werden im Rahmen eines standardisierten Prozesses bearbeitet. Bei Verstößen gegen menschenrechtliche oder umweltbezogene Pflichten im eigenen Geschäftsbereich oder bei einem unmittelbaren Zulieferer werden Maßnahmen ergriffen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. Liegen konkrete Anhaltspunkte vor, die eine Verletzung einer menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Pflicht bei mittelbaren Zulieferern möglich erscheinen lassen, werden im Rahmen

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

der rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten unverzüglich Maßnahmen ergreifen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. Je nach Schwere des Verstoßes werden im Zusammenhang mit Geschäftspartnern angemessene Reaktionen bis hin zur Beendigung der Geschäftsbeziehung vorbehalten.

Die Verfahrensgrundsätze sowie Informationen zur Einreichung und Bearbeitung von Beschwerden sind in der Verfahrensordnung für das BHR-Beschwerdeverfahren beschrieben. Die Verfahrensordnung ist auf der Website der Porsche AG öffentlich verfügbar und somit auch für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zugänglich.

In Mitarbeiterschulungen werden das BHR-Beschwerdeverfahren und die zugehörigen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme thematisiert. Die Wirksamkeit des BHR-Beschwerdeverfahrens wird regelmäßig und anlassbezogen geprüft.

Gemäß → **Code of Conduct für Geschäftspartner** sind auch die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns verpflichtet, ein für ihr Unternehmen geeignetes Beschwerdeverfahren einzurichten. Dadurch soll es möglich werden, Bedenken in Bezug auf Geschäftsethik, Menschenrechte oder Umwelt sowohl von den eigenen Beschäftigten der Geschäftspartner als auch von weiteren potenziell betroffenen Personen vorzubringen. Mehr Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich unter → **Richtlinien und Konzepte**.

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch unmittelbare oder mittelbare Zulieferer (1-Tier oder n-Tier) des Porsche AG Konzerns.

Im Rahmen des SCGM werden mögliche Hinweise auf Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Porsche AG Konzerns in einem standardisierten Prozess durch die Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten der Porsche AG Beschaffung und fallspezifisch durch ein interdisziplinäres Expertenteam bearbeitet. Der Prozess hierfür ist im Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen beschrieben.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Unternehmerische Verantwortung endet für den Porsche AG Konzern nicht an den Werkstoren. Sie erstreckt sich vielmehr über die gesamte Wertschöpfungskette. Dabei sind die Achtung von Menschenrechten sowie die Gewährleistung sicherer, gesunder und fairer Arbeitsbedingungen ein zentrales Anliegen an die unmittelbaren und mittelbaren Zulieferer und Partner in der Wertschöpfungskette. Darüber hinaus sollen diese auch Gleichbehandlung und Chancengleichheit in ihrer eigenen Belegschaft sowie in ihrer Wertschöpfungskette absichern und eine kulturelle, ethnische und religiöse Vielfalt sowie integrative Kultur fördern.

Mit der Erweiterung des Produktportfolios und der wachsenden Technologievielfalt hat der Porsche AG Konzern die nachhaltigkeitsorientierte Steuerung seiner unmittelbaren Zuliefererbeziehungen möglichst konsequent in den strategischen Fokus gerückt. Im Rahmen der → **Nachhaltigkeitsstrategie** wurde das Strategiefeld „Nachhaltige Lieferkette“ definiert, unter dem Managementansätze und Maßnahmen gebündelt sind, mit denen eine ökologisch nachhaltige Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement angestrebt werden.

Responsible-Supply-Chain-System (ReSC)

Um seine menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten wahrzunehmen, nutzt der Porsche AG Konzern als Managementansatz das „Responsible-Supply-Chain-System“ (ReSC). Das ReSC-System wurde ursprünglich im Volkswagen Konzern entwickelt und dient als übergreifender Due-Diligence-Ansatz für die Beschaffung.

Ziel ist es, aufbauend auf einer systematischen Risikoanalyse, menschenrechtliche, soziale und ökologische Risiken entlang der Lieferketten zu identifizieren, zu vermeiden bzw. zu minimieren. Es soll außerdem helfen, Verstöße zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der unmittelbaren Zulieferer kontinuierlich zu verbessern.

Das ReSC-System beinhaltet die folgenden aufeinander aufbauenden Elemente:

- Risikoanalyse: Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, Risiken in der Lieferkette des Porsche AG Konzerns vorausschauend zu identifizieren.
- Standardmaßnahmen für alle unmittelbaren Zulieferer: Zu diesen proaktiven wie auch reaktiven Maßnahmen gehören der Code of Conduct für Geschäftspartner, der → **„Supply Chain Grievance Mechanism“** (SCGM), das Medienscreening, das Sustainability Rating (S-Rating) sowie die Qualifizierung von unmittelbaren Zulieferern und Mitarbeitenden.
- Vertiefungsmaßnahmen für Bereiche mit hohen Risiken: Diese umfassen das „Human Rights Focus System“ (HRFS), das „Raw Materials Due Diligence Management System“ (RMDDMS) und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Diese Elemente sind im Folgenden sowie in den Abschnitten → **Richtlinien und Konzepte** und → **Maßnahmen** dieses Kapitels beschrieben.

Der Porsche AG Konzern ermittelt die Nachhaltigkeitsrisiken, die sich durch seine unmittelbaren Geschäftsbeziehungen in der vor- und nachgelagerten Lieferkette ergeben können. Anlass- und risikobezogen werden auch mittelbare Zulieferer mitberücksichtigt. Händler sowie Kundinnen und Kunden sind jedoch nicht inbegriffen und werden nicht durch das ReSC-System abgedeckt.

Sustainability Rating (S-Rating)

Als Steuerungsinstrument für die Lieferkette verwendet die Porsche AG für alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählte Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial ein Nachhaltigkeitsrating: das Sustainability Rating (S-Rating). Anhand festgelegter Kriterien überprüft die Porsche AG das Umwelt-, Sozial- und Compliance-Verhalten sowie die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner. Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich auch im nachfolgenden Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

Das S-Rating basiert auf einer Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer zu klar definierten Nachhaltigkeitskriterien. Bei negativen Bewertungen setzt die Porsche AG gemeinsam mit dem betroffenen Zulieferer einen Maßnahmenplan auf – einen sogenannten „Corrective Action Plan“, der durch einen unabhängigen Nachhaltigkeitsauditor überprüft werden kann. Betroffene Zulieferer berücksichtigt die Porsche AG grundsätzlich so lange nicht bei Vergaben, bis sie die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen. Weitere Informationen zum S-Rating sind im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** enthalten.

Das „Raw Materials Due Diligence Management System“ (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns ist ein wesentlicher Bestandteil des „Responsible-Supply-Chain-System“ (ReSC). Das RMDDMS beschreibt den Prozess zur Identifizierung, Bewertung und Reduzierung von Nachhaltigkeitsrisiken in Rohstofflieferketten im Einklang mit den fünf Schritten der „Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct“ der OECD und den Anforderungen der „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“. Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisiert der Porsche AG Konzern im Rahmen des Volkswagen Konzerns seine Aktivitäten anhand der Schwere und Wahrscheinlichkeit der Rechtsverletzung sowie des Einflussvermögens des Unternehmens.

Im Berichtsjahr wurde im Volkswagen Konzern eine erneute Prüfung und Bewertung der 18 als besonders risikobehaftet identifizierten Rohstoffe durchgeführt. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Baumwolle, Magnesium, Aluminium, Kupfer, Leder, Mica, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle und die seltenen Erden. In diesem Zusammenhang veröffentlicht der Volkswagen Konzern jährlich einen „Responsible Raw Materials Report“.

Um auf besonders schwerwiegende Menschenrechts- und Umwelttrisiken angemessen reagieren zu können, wurde zusammen mit dem Volkswagen Konzern 2022 das „Human Rights Focus System“ (HRFS) in der Lieferkette umgesetzt. Das System hat zum Ziel, potenziell besonders hohe Risiken in der Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und vertieft zu adressieren. Durch das System engagiert sich der Porsche AG Konzern insbesondere für den Schutz derjenigen Gruppen entlang der Lieferketten, bei denen ein potenziell erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen besteht. Ziel ist es, auf diese Weise geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu implementieren, welche die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen.

Die Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im Porsche AG Konzern nach dem LkSG obliegt dem sogenannten Business and Human Rights (BHR) Council, einem Gremium für Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten, das fachübergreifend besetzt und direkt an den Vorstand angebunden ist. Das BHR-Council wird in seiner Arbeit durch eine Geschäftsstelle unterstützt.

Das BHR-Council berichtet regelmäßig (mindestens einmal jährlich) und anlassbezogen an den Vorstand der Porsche AG. Wesentliche Inhalte dieser Berichterstattung sind u. a. menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus Risikoanalysen und Erkenntnisse aus der Prüfung von eingegangenen Beschwerden.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Porsche AG Konzern richtet sein unternehmerisches Handeln an den folgenden internationalen Standards aus: der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte, dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Prinzipien des UN Global Compact sowie den einschlägigen Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).

In Deutschland sind zudem Vorgaben bzw. die Mindeststandards von Arbeitsbedingungen in einer Vielzahl von Gesetzen festgelegt, z. B. Betriebsverfassungsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und vieles mehr.

Diese Vorgaben und Standards werden im Porsche AG Konzern in zahlreichen Rahmenwerken und Richtlinien in Prozesse und Regelungen umgesetzt, mit denen eine positive Wirkung auf die Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erzielt werden soll. Diese sind nachfolgend beschrieben.

Das zentrale Dokument und die Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem Porsche AG Konzern und unmittelbaren Zulieferern ist der **Code of Conduct für Geschäftspartner**. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet unmittelbare Zulieferer, gemeinsame Werte einzuhalten, und übersetzt diese in konkrete Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards.

Die Nachhaltigkeitsanforderungen im Code of Conduct für Geschäftspartner stützen sich u. a. auf die OECD „Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ (OECD Minerals Guidance) und die Konventionen der ILO, insbesondere die Grundrechte bei der Arbeit und die Leitprinzipien der Initiative „Drive Sustainability“. Diese bilden die Grundlage für das unternehmerische Handeln und damit auch für alle weiteren Richtlinien und Konzepte.

Den unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG sind jegliche wissentliche Nutzung von Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei, Menschenhandel und Kinderarbeit untersagt. Die Geschäftspartner verpflichten sich, das Mindestalter gemäß dem jeweils anwendbaren Recht für Beschäftigte im Rahmen ihrer Aktivitäten und in ihren Lieferketten einzuhalten.

Die unmittelbaren Zulieferer sind durch den Code of Conduct für Geschäftspartner darüber hinaus dazu verpflichtet, jede Form von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung oder ungerechtfertigter Benachteiligung gegenüber ihren Beschäftigten im Arbeitsumfeld zu unterlassen. Verboten ist insbesondere eine Ungleichbehandlung etwa aufgrund der ethnischen oder sozialen Herkunft, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Nationalität, der Sprache, der Religion, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, der Geschlechtsidentität, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, des Alters, des Familienstands, einer Schwangerschaft/Elternschaft, einer Gewerkschaftszugehörigkeit oder einer politischen Überzeugung, soweit diese auf demokratischen Grundsätzen und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht. Gleichbehandlung erfordert u. a. auch die Zahlung eines gleichen Entgelts für gleichwertige Arbeit.

Die unmittelbaren Zulieferer sollen allen Beschäftigten das Recht gewähren, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu gründen und ihnen beizutreten. Dabei verpflichten sich die direkten Geschäftspartner zur Neutralität und verurteilen jegliche Form der Diskriminierung oder Vergeltungsmaßnahmen aufgrund von Gewerkschaftsaktivitäten. Ebenso unterstützen sie das Recht auf Tarifverhandlungen sowie das Recht der Gewerkschaften, sich frei und in Übereinstimmung mit den geltenden Arbeitsgesetzen zu betätigen. Dieses Recht umfasst auch das Streikrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner umfasst auch Mindeststandards bezüglich Vergütung (existenzsichernder Lohn und pünktliche Bezahlung), Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Brandschutzvorgaben. Die unmittelbaren Zulieferer sind dazu verpflichtet, dass die Arbeitszeit den geltenden nationalen gesetzlichen Vorgaben und/oder den im jeweiligen Wirtschaftssektor geltenden nationalen Anforderungen entspricht und dass die Arbeitsbedingungen geltenden – auch hygienischen – Mindeststandards entsprechen.

Ferner sind sonstige arbeitsbezogene Rechte, wie beispielweise Zugang zu sauberem Trinkwasser sowie hygienischen Mindestanforderungen und Sicherheit, in den Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner enthalten.

Die Anforderungen aus dem Code of Conduct für Geschäftspartner sind ein fester Bestandteil des Zulieferervertrags. Weiterhin werden die unmittelbaren Zulieferer verpflichtet, die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner wiederum an die eigenen Zulieferer der vorgelagerten Lieferkette weiterzugeben und angemessene Kontrollmaßnahmen zur Überprüfung einzurichten.

Um Integritätsrisiken sowie negativen sozialen oder ökologischen Auswirkungen entlang der Lieferkette vorzubeugen, werden unmittelbare Zulieferer über die Inhalte des Code of Conduct für Geschäftspartner der Porsche AG im Rahmen von Weiterbildungsmaßnahmen des Volkswagen Konzerns, wie z. B. eLearnings, informiert und zu aktuellen Herausforderungen im Rahmen der Lieferkette sensibilisiert.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner obliegt dem Verantwortungsbereich des Vorstands der Porsche AG. Er steht auf der Porsche-Website in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Menschenrechte
Die Porsche AG hat 2022 eine **Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** verabschiedet. Damit bekennen sich der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG ausdrücklich dazu, weltweit Menschenrechte zu achten und insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern.

Die hierin festgelegten Schwerpunkte umfassen:

- Keine Kinderarbeit
- Keine Zwangs- und Pflichtarbeit sowie Ablehnung jeglicher Formen moderner Sklaverei
- Diversität und Schutz vulnerabler Gruppen
- Verbot jeglicher Form von Diskriminierung
- Toleranz gegenüber unterschiedlichen Meinungen
- Gewährleistung der Sicherheit von Personen
- Keine Mitwirkung an rechtswidrigen Handlungen
- Gute Arbeitsbedingungen
- Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen

Für die Einhaltung und Überprüfung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG hat die Porsche AG klare Verantwortlichkeiten definiert. Der Vorstand der Porsche AG trägt dafür Sorge, dass Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten in den Geschäftsaktivitäten geachtet werden.

Die Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG beim Porsche AG Konzern hat der Vorstand der Porsche AG an das Business & Human Rights (BHR) Council delegiert. Mehr Informationen dazu finden sich im Abschnitt [→ Strategische Herangehensweise](#).

Die Grundsatzklärung ist im Internet frei zugänglich. Sie gilt für alle Beschäftigten des Porsche AG Konzerns an nationalen und internationalen Standorten, einschließlich konzernangehöriger Gesellschaften, auf die der Porsche AG Konzern einen bestimmenden Einfluss ausübt.

Im Jahr 2022 wurde die **Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** verabschiedet. Diese setzt den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Außerdem beschreibt sie die Verfahrensordnung zum BHR-Beschwerdeverfahren und konkretisiert die Kanäle zur Beschwerdeabgabe und den Umgang mit eingegangenen Beschwerden. Die Verfahrensordnung wird unter [→ Beschwerdeverfahren](#) in diesem Kapitel beschrieben, allgemeine Informationen zur Richtlinie im [→ G1 Unternehmensführung](#).

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Das Thema Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ist explizit in den Anforderungen des oben beschriebenen Code of Conduct für Geschäftspartner beschrieben. Daneben haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften als zusätzliches Versprechen ihres Engagements die **Charta der Vielfalt** – eine freiwillige Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – unterzeichnet. Mehr Informationen dazu finden sich in den Richtlinien und Konzepten im Abschnitt Gleichbehandlung und Chancengleichheit des [→ S1 Arbeitskräfte des Unternehmens](#).

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte

Die oben beschriebene Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte behandelt die Themen Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit ausdrücklich und bezieht sich damit auch auf Arbeitskräfte in der Lieferkette.

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

Die **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct)** für Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns enthält ebenfalls Grundsätze zu weiteren arbeitsbezogenen Rechten mit Blick auf die Wertschöpfungskette – beispielsweise die explizite Ablehnung von Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jeglicher Formen von moderner Sklaverei und Menschenhandel. Zusätzlich beschreibt die Leitlinie besondere gesetzliche Regelungen zum Schutz der Privatsphäre für den Umgang mit personenbezogenen Daten. Die Erhebung, Speicherung, Verarbeitung und sonstige Nutzung personenbezogener Daten bedürfen im Grundsatz der Einwilligung des Betroffenen, einer vertraglichen Regelung oder einer sonstigen gesetzlichen Grundlage. Die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) ist im **→ S1 Arbeitskräfte des Unternehmens unter Arbeitsbedingungen** ausführlich dargestellt.

Weitere Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Im **Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen** ist das Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen geregelt sowie die Einhaltung von Sozialstandards in der Lieferkette beschrieben. Die Achtung der Menschenrechte und **→ Anti-Korruptionsvorschriften** im Rahmen der Porsche-Geschäftstätigkeit entlang der Wertschöpfungskette sind ebenfalls dargestellt. Das Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen obliegt der Hauptabteilung „Beschaffung Zentralfunktionen, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention und Originalteile“ der Porsche AG.

Neben dem Code of Conduct für Geschäftspartner und den genannten Konzernrichtlinien adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien die Themen Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Sie finden Anwendung bei der Neuvergabe von Beschaffungsaufträgen für Produktionsmaterial. Weitere Informationen zu den Lastenheften finden sich unter **→ E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**.

Zu den Vorgaben gehören etwa bei Batterierohstoffen eine möglichst vollständige Offenlegung der Rohstoffherkunft von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Grafit und die Anwendung von globalen Standards wie die der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA). Faire und sichere Arbeitsbedingungen enthält auch der „Global Workplace Standard“ der „Responsible Minerals Initiative“, den das Lastenheft für Mica vorschreibt. Ein weiteres thematisch relevantes Lastenheft zu Naturkautschuk wird über den Berichtszeitraum hinaus pilotiert.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern unternimmt im Rahmen des strategischen Ansatzes für mehr Nachhaltigkeit in der Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um sichere und faire Arbeitsbedingungen sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in seiner vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette weitestmöglich zu gewährleisten.

Neben den bereits beschriebenen Elementen des **→ ReSC-Systems** sind dies die folgenden Maßnahmen, die fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet werden:

Präventionsmaßnahmen MEDIENSCREENING

Eine relevante Voraussetzung zur Identifizierung, Vorbeugung und Minderung menschenrechtlicher Risiken in der vorgelagerten Lieferkette ist die Erhöhung der Lieferkettentransparenz. Die Porsche AG setzt hierbei auch auf neue Technologien, wie z. B. IT-Werkzeuge, um potenzielle Risiken sowie negative Auswirkungen u. a. in Rohstofflieferketten erkennen zu können: Ein konstantes Screening frei verfügbarer Internetquellen inklusive sozialer Medien soll schnell Hinweise auf mögliche Verstöße geben.

DIALOGMASSNAHMEN

Die Porsche AG nimmt am Branchendialog der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) der Bundesregierung teil. Der Aktionsplan soll einen Beitrag leisten, Menschenrechte zu stärken und die Globalisierung sozial zu gestalten.

Als Mitglied der „Responsible Supply Chain Initiative“ (RSCI) des „Verbands Deutscher Automobilhersteller“ (VDA) führte die Porsche AG im Berichtsjahr Audits nach dem RSCI-Assessment-Standard für Nachhaltigkeit in der automobilen Lieferkette durch und hat weitere für 2025 terminiert. Ziel der Audits ist eine Verbesserung der Transparenz in der Lieferkette. Im Rahmen dieser Audits sind auch direkte Interviews mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette vorgesehen.

Mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern führt die Porsche AG strategische Nachhaltigkeitsdialoge, um sich kontinuierlich zu relevanten Themen auszutauschen und eine verbesserte Transparenz in der Wertschöpfungskette zu erreichen. Die Beteiligten reflektieren gemeinsam Chancen und Herausforderungen und bestimmen Ansätze für nachhaltiges Handeln.

SENSIBILISIERUNG UND SCHULUNG VON MITARBEITENDEN Beschäftigte in der Beschaffung der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften wurden im Berichtsjahr regelmäßig zu Themen und aktuellen Änderungen im Bereich Risiko-/Lieferantenmanagement informiert und geschult. Auch Nachhaltigkeit in Lieferantenbeziehungen sowie das S-Rating sind Bestandteile der Schulungen.

Zudem wurden die Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen um menschenrechtliche Aspekte ergänzt, z. B. mit Hintergrundinformationen, Warnzeichen und Handlungsempfehlungen bei Hinweisen auf Menschenrechtsverletzungen.

QUALIFIZIERUNG VON ZULIEFEREREN

Neben den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns erhalten auch Beschäftigte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern Schulungen zu Nachhaltigkeitsstandards, S-Rating und Integrität. Diese Schulungen sind u. a. ein Bestandteil von Maßnahmen zur Lieferantenentwicklung, die auch andere Themen des Projektmanagements erfassen. Die eigenen Arbeitskräfte sowie die Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette werden so für nachhaltigkeitsbezogene Themen – auch im Hinblick auf Menschenrechte – sensibilisiert.

Abhilfemaßnahmen

Potenzielle Verstöße gegen menschenrechtliche oder umweltbezogene Pflichten bei einem unmittelbaren Zulieferer werden in einem standardisierten Prozess durch die Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten der Beschaffung und fallspezifisch durch ein interdisziplinäres Expertenteam bearbeitet. Dieser Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) wird im Abschnitt **→ Strategische Herangehensweise** näher beschrieben. Bei Verstößen werden spezifische Maßnahmen ergriffen, um diese Verletzungen zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Liegen konkrete Anhaltspunkte vor, die eine Verletzung einer menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Pflicht bei mittel-

baren Zulieferern in der vorgelagerten Lieferkette möglich erscheinen lassen, werden im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten unverzüglich Maßnahmen ergriffen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Wenn Verletzungen bei einem unmittelbaren Zulieferer im Rahmen einer Vor-Ort-Prüfung festgestellt werden, wird gemeinsam mit dem Zulieferer ein Maßnahmenplan – ein sogenannter „Corrective Action Plan“ – aufgesetzt. Der unmittelbare Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten zeitnah beheben. Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen wird punktuell fallabhängig überprüft. Dies kann u. a. im Rahmen eines Re-Audits geschehen. Je nach Schwere des Verstoßes werden im Zusammenhang mit Geschäftspartnern angemessene Reaktionen bis hin zur Beendigung der Geschäftsbeziehung vorbehalten.

Auch für unmittelbare Zulieferer mit einer negativen Bewertung im S-Rating werden zielgerichtet in den entsprechenden Themenfeldern Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet und aufgezeigt. Mehr Informationen zum S-Rating unter **→ G1 Unternehmensführung**.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern steuert die Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zentral über das im Abschnitt zu **→ Strategischer Herangehensweise** beschriebene Sustainability Rating (S-Rating).

Bei den unmittelbaren Zulieferern will der Porsche AG Konzern eine ökologisch nachhaltigere Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement erreichen.

Das konkrete Ziel wird im Kapitel „Unternehmensführung“ unter **→ Management der Beziehungen zu Lieferanten** beschrieben.

S3 BETROFFENE GEMEINSCHAFTEN

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚗	→	🌙	🌓	🌑
-	Stärkung von betroffenen Gemeinschaften/ Umweltprojekten durch Corporate Citizenship Initiativen	□	■	□	■	□	□

→| Vorgelagert 🚗 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🌙 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🌓 Mittelfristig (1–5 Jahre) 🌑 Langfristig (> 5 Jahre)

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse, die der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr durchgeführt hat, wurde das unternehmensspezifische Thema Corporate Citizenship als wesentlich identifiziert. Dieses Porsche-spezifische Thema wurde dem ESRS S3 „Betroffene Gemeinschaften“ zugeordnet, da es sich hierbei um die vordefinierte Stakeholdergruppe handelt, die am stärksten von den positiven Auswirkungen profitiert, welche sich aus den durchgeführten Initiativen und Projekten ergeben.

Corporate Citizenship

Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, Regionen und Gemeinschaften an seinen Standorten und darüber hinaus weltweit zu unterstützen, die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das bestehende gesellschaftliche Miteinander zu stärken. Er versteht sich als ein verantwortungsbewusstes Mitglied und Partner der Gesellschaft.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF CORPORATE CITIZENSHIP

Der Porsche AG Konzern hat die Stärkung von betroffenen Gemeinschaften und Umweltprojekten durch Corporate-Citizenship-Initiativen in der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse als eine wesentliche organisationspezifische positive Auswirkung identifiziert.

Um diese positive Auswirkung realisieren zu können, koordiniert und steuert der Porsche AG Konzern verschiedene Aktivitäten: Lokale Umweltschutzprojekte können mehr Umweltbewusstsein schaffen und die Teilnehmenden weiterbilden; Bildungsprojekte oder Spenden- und Freiwilligenaktionen sollen die beteiligten Gemeinschaften stärken.

Diese tatsächlich positive Auswirkung bestärkt den Porsche AG Konzern in seiner strategischen Ausrichtung auf das Thema und unterstreicht dessen Bedeutung für Menschen sowie Umwelt. Fester Bestandteil seiner → **Nachhaltigkeitsstrategie** ist daher das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Um betroffene Gemeinschaften und Umweltprojekte durch Corporate-Citizenship-Initiativen zu stärken, engagiert sich der Porsche AG Konzern im Rahmen seines Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ für eine Vielzahl gemeinnütziger Initiativen in zahlreichen Ländern. Er unterstützt aktiv Corporate-Citizenship-Projekte, Spendenaktionen und Corporate-Social-Responsibility-Aktivitäten (CSR), die insbesondere denjenigen Menschen zugutekommen sollen, deren Lebensumfeld direkt oder indirekt mit dem Porsche AG Konzern verbunden ist. Vor allem junge und benachteiligte Menschen, die in unterschiedlicher Form mit schwierigen Lebensumständen konfrontiert sind, sollen durch gezielte Förderung und Ausbildung ihre persönliche Lebenssituation langfristig verbessern. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt → **Maßnahmen**.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern seinen strategischen Ansatz als ein Partner der Gesellschaft weiter geschärft. Unter dem Motto „Chancen für Menschen“ möchte der Porsche AG Konzern Menschen bei der Arbeit, in ihrem Leben und bei der Erfüllung ihrer Träume vor allem durch Selbsthilfeprojekte unterstützen. Die bestehenden und zukünftigen gesellschaftlichen Initiativen sollen sich weltweit auf die Wirkungsfelder „gute Lebens- und Arbeitsbedingungen“, „Klimawandel“, „Bildung“, „Integration“ und „Sport“ ausrichten.

Die Corporate-Citizenship-Initiativen sollen einen langfristigen gesellschaftlichen Mehrwert in den genannten Wirkungsfeldern erreichen. Sie zielen darauf ab, Chancen, Teilhabe und Perspektiven zu ermöglichen und die Lebenssituation benachteiligter Menschen zu verbessern.

Die Stärkung von betroffenen Gemeinschaften durch Corporate-Citizenship-Initiativen wird vom Porsche AG Konzern durch das zentral koordinierende Gremium Kernteam „Partner der Gesellschaft“ anvisiert. Dieses Gremium wurde im Berichtsjahr

strukturell und inhaltlich neu ausgerichtet. Das Gremium betreut das Strategiefeld bereits seit 2020, gesteuert von der Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ des Porsche AG Konzerns. Es besteht aus Vertretern der relevanten Organisationseinheiten der Porsche AG und den Verantwortlichen der sozialen Fokusprojekte und tagt regelmäßig. Es legt eine übergreifende Umsetzung des Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ fest, treibt die Corporate-Citizenship-Projekte voran, bündelt sie zentral und vernetzt die relevanten Fachabteilungen. Außerdem entscheidet das Gremium über die finanzielle Förderung von Projekten aus einem eigens dafür vorgesehenen Gesellschaftsfonds. Mit diesem sollen gezielt ausgewählte Projekte im Bereich des gesellschaftlichen Engagements gefördert werden.

Die Umsetzung von Förder- und Spendenprojekten wird von einem eigenen Team in der Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ zentral betreut. Auch die Aktivitäten im Bereich CSR-Sportsponsoring werden dort von einem weiteren Team aus zentral gesteuert und organisiert. Durch eine gezielte Förderung sollen sich junge Menschen über soziale Projekte in die Gesellschaft einbringen können.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Porsche AG Konzern hat interne Managementansätze und Vorgaben etabliert. Damit verfolgt er das Ziel, eine einheitliche und rechtskonforme Umsetzung von Corporate-Citizenship-Projekten, Spendenaktionen und CSR-Aktivitäten zu gewährleisten.

Die **Konzernrichtlinie „Spenden und CSR-Sponsoring“** umfasst grundlegende Rahmenbedingungen für Förderprojekte und regelt alle Prozesse, Verantwortlichkeiten und Freigabebedingungen.

Förderprojekte werden vornehmlich standortbezogen umgesetzt und sollen einen langfristigen gesellschaftlichen Mehrwert in den Kernfeldern Sport, Kultur, Umwelt, Soziales sowie Bildung und Wissenschaft erzeugen.

Sämtliche Spenden- und Sponsoringgelder sind nach den Vorgaben der Konzernrichtlinie einheitlich, rechtskonform und ausschließlich im Interesse des Porsche AG Konzerns zu verwenden. Gefördert werden ausschließlich Institutionen, die anstreben, einen positiven Beitrag zur Achtung und Förderung der Menschenrechte zu leisten.

Alle eingehenden Spenden- und Sponsoringanfragen sind entlang der in der Richtlinie festgelegten Wertgrenzen nach dem Vier-Augen-Prinzip zu bearbeiten und zu prüfen. Daraus ergibt sich eine Zu- oder Absageempfehlung. Die lokale Geschäftsführung gibt Förderprojekte der Konzerngesellschaften frei, bei

größeren Projekten muss die Porsche AG zustimmen. Die Gesamtverantwortung liegt bei der Abteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ der Porsche AG, die jährlich dem Gesamtvorstand einen Spendenbericht über den ganzen Porsche AG Konzern präsentiert.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr 117 Förderprojekte mit insgesamt rund 9,8 Mio. € gefördert, von denen er viele schon seit Jahren unterstützt. Die Spendensumme enthält für das Berichtsjahr auch eine Sachspende in Höhe von rund zwei Mio. €. Das Engagement soll einen positiven Beitrag zur Entwicklung der Gesellschaft leisten. Der Porsche AG Konzern möchte sich auf diese Weise als ein Vermittler sozialer, ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung positionieren. Die folgenden Abschnitte erläutern eine Auswahl einzelner Initiativen für das gesellschaftliche Engagement des Porsche AG Konzerns näher.

Soziale Fokusprojekte im Rahmen von „Partner der Gesellschaft“

PORSCHE AFTERSALES VOCATIONAL EDUCATION (PAVE)

Im Programm „Porsche Aftersales Vocational Education“ (PAVE) bildet der Porsche AG Konzern seit über 15 Jahren qualifizierte Mitarbeitende in technischen Berufen aus. Die Teilnehmenden durchlaufen Ausbildungsprogramme nach europäischem Standard an internationalen Standorten. Anschließend haben sie die Möglichkeit, in den weltweiten Handelsorganisationen des Porsche AG Konzerns und weiterer Marken des Volkswagen Konzerns zum Einsatz zu kommen.

Einerseits erhalten durch PAVE junge Erwachsene, die teilweise aus sozial benachteiligten Verhältnissen stammen, Zugang zu einer fundierten Ausbildung. Andererseits gewinnen die Handelsorganisationen qualifizierte Mitarbeitende. Langfristige strategische Schulkooperationen verankern die Ausbildungskompetenzen lokal. Auf veränderte Anforderungen in der Berufsausbildung reagiert das Programm vorausschauend und flexibel. Damit zielt PAVE darauf ab, vielversprechende Entwicklungsmöglichkeiten für junge Menschen zu gestalten, ihre individuelle Selbstbestimmtheit zu fördern und gesellschaftliche Verbesserungen zu erreichen.

Im Berichtsjahr startete das neue Ausbildungsprogramm „Porsche Academy by PAVE“ in Saudi-Arabien. Dort sollen bis 2030 zukunftsorientierte Erstausbildungsprogramme für verschiedene Berufsbilder und ein modernes Kompetenzzentrum für Lehrkräfte in Saudi-Arabien entstehen.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Ein weiteres Pilotprojekt wurde im Berichtsjahr im Rahmen der internationalen Fachkräftesicherung mit ausländischen PAVE-Fachkräften im Porsche Zentrum Olympiapark in München begonnen. Dieses Projekt hat zum Ziel, Migrationskompetenzen aufzubauen, eine faire Fachkräftemigration zu fördern und ein langfristiges System zu schaffen, das den Bedürfnissen der heutigen Arbeitswelt gerecht wird. Damit die Fachkräftemigration erfolgreich stattfinden kann, liegt ein besonderes Augenmerk auf der Balance zwischen den Bedürfnissen der Fachkräfte, der Herkunftsländer sowie der Unternehmen. Das soll auch den lokalen Arbeitsmarkt stärken. Der Porsche AG Konzern arbeitet dafür transnational mit verschiedenen Stakeholdern und Partnern zusammen.

JOIN THE PORSCHE RIDE

Die globale Initiative „Join the Porsche Ride“ soll das ganzheitliche Verständnis des sozialen und gesellschaftlichen Engagements des Porsche AG Konzerns unterstreichen. Das Projekt orientiert sich eng an den „Sustainable Development Goals“ (SDGs) der Vereinten Nationen und legt in Anlehnung an diese Ziele Schwerpunkte für die Projektstandorte fest. Beispielsweise umfasst es Bildungsprogramme für Kinder zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen, die Inklusion von Menschen mit Behinderung und Verbesserungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Die Teilprojekte finden an ausgewählten internationalen Standorten des Porsche AG Konzerns statt. Aktives, langfristiges Engagement vor Ort ist unabdingbar, um sie ans Ziel zu bringen und nachhaltig abzusichern. Deshalb erhält die Initiative Unterstützung von der Porsche Handelsorganisation und durch partnerschaftliche Kooperationen mit spezialisierten lokalen Nichtregierungsorganisationen (NGOs).

Ein Taycan begleitet „Join the Porsche Ride“ als Symbol und steht als Botschafter für mehr Nachhaltigkeit. Er begann seine Reise 2022 in Stuttgart-Zuffenhausen, fuhr weiter nach Leipzig und machte anschließend in der Schweiz und in Frankreich Station. 2023 führte ihn die Reise weiter nach Südafrika, China und Brasilien.

Im Berichtsjahr setzte der Porsche AG Konzern die Maßnahmen der Vorjahre an den bereits etablierten Standorten fort. So fanden beim 24-Stunden-Rennen in französischen Le Mans – in Kooperation mit Porsche Motorsport und Porsche France – Workshops für Berufsschülerinnen und -schüler zu den Themen „Zukünftige nachhaltige Mobilität“ und „Umweltverträglicher Umgang mit Ressourcen“ statt. Bei einem Halt des „Join the Porsche Ride“-Taycan in Malaysia entstand in Kooperation mit einer Grundschule ein Umwelterziehungsprogramm. In Zusammenarbeit mit Porsche Asia Pacific, Porsche Malaysia und dem lokalen Auftragsfertiger werden vor Ort Kinder dabei spielerisch an die Themen Umweltschutz und Abfallvermeidung herangeführt und erhalten nach mehrstufiger Teilnahme ein Zertifikat als „Eco-Ambassador“.

PORSCHE HILFT

Ehrenamtliches Engagement ist ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften. Die Initiative „Porsche hilft“ vermittelt Beschäftigte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften als ehrenamtlich Helfende und die Porsche AG ergänzt das Engagement zentral durch finanzielle Hilfen. Sie verdeutlicht, dass jede und jeder Einzelne einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag leisten kann.

Eine digitale Plattform vermittelt interessierte Mitarbeitende als Freiwillige an Organisationen und Vereine. Deren Auswahl ist auf die Strategie 2030 Plus und insbesondere ihre Nachhaltigkeitsaspekte „Engagement“ und „Empowerment“ abgestimmt. Auf der Plattform finden interessierte Mitarbeitende ein passendes Projekt und können direkt vor Ort helfen. Dieses gemeinsame Engagement hat auch einen positiven Einfluss auf den Zusammenhalt unter den Beschäftigten.

Die Porsche AG baut diese Initiative laufend aus und erweitert das Spektrum möglicher Einsätze. Die Beschäftigten begrüßen dieses Angebot. Im Berichtsjahr leisteten die Freiwilligen mehr als 3.645 Stunden ehrenamtliche Arbeit. Einige Beispiele:

Rund 410 Mitarbeitende des Standorts Stuttgart-Zuffenhausen engagierten sich für die Initiative „Supp_optimal Essen für alle“ der Bürgerstiftung Stuttgart. Die Porsche AG unterstützt die Initiative seit 2020. Wohnsitzlose erhalten dort Lebensmittel und warme Mahlzeiten. Ehrenamtlich gaben Freiwillige der Porsche AG an insgesamt 18 Einsatztagen im Berichtsjahr rund 2.700 Mahlzeiten an bedürftige Menschen aus. Zusätzlich spendete die Porsche AG 200.000 € für rund 50.000 Mahlzeiten.

Über 175 Mitarbeitende beteiligten sich an Pflanzaktionen des Trinkwasserwald e. V. für mehr und besseres Trinkwasser. Der Verein engagiert sich für Umweltbildung, Bewusstseinsbildung und naturnahen Waldbau. Indem er geschädigte Nadelwälder in vitale Laubmischwälder umwandelt, soll langfristig ausreichend Grundwasser von hoher Qualität gesichert werden. Seit 2017 unterstützt die Porsche AG den Verein durch Spenden und Freiwilligenaktionen in der Region Stuttgart. 2024 pflanzten die Freiwilligen der Porsche AG an vier Wochenenden rund 5.600 Bäume.

Darüber hinaus beteiligten sich Freiwillige der Porsche AG im Berichtsjahr am Inklusionsspieltag der MHP RIESEN Ludwigsburg. Dort wurde ein Spiel der Basketball-Bundesliga für blinde, gehörlose und mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich gestaltet.

Weitere Ehrenamtliche bastelten Schultüten für die Schulstartaktion der Caritas Stuttgart und spendeten rund 3.000 € für die Grundschulausstattung armutsgefährdeter Kinder.

Im Rahmen des „World Clean up Day“ im September des Berichtsjahres sammelten mehr als 350 Freiwillige der Porsche AG gemeinsam über zwei Tonnen Müll rund um Porsche-Standorte.

Die jährliche Weihnachtsaktion von Mitarbeitenden der Porsche AG erfüllt Weihnachtswünsche benachteiligter Kinder, die von der Stuttgarter Jugendhausgesellschaft betreut werden. Zusätzlich wurde an den Frauentreff „Femmetastisch“ und den Kinderschutzbund Stuttgart gespendet. Insgesamt erfüllten die Freiwilligen mehr als 90 Wünsche und spendeten rund 1.600 €.

CASCADE

Die Porsche AG nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung auch entlang ihrer Wertschöpfungskette wahr. So ist sie Mitglied zahlreicher sozialer Initiativen, die sich für eine nachhaltige Gewinnung von Rohstoffen einsetzen und bei der Menschenrechte sowie faire Arbeitsbedingungen gewährleistet sind. Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG in diesem Zusammenhang u. a. für den nachhaltigeren Abbau von Naturkautschuk. Das Projekt „Committed Actions for Smallholders Capacity Development“ (CASCADE) soll mehr Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen für über 1.000 Kleinbäuerinnen und Kleinbauern auf der indonesischen Insel Sumatra schaffen. Seit Projektstart im Jahr 2020 investierten die Porsche AG und Michelin zusammen rund eine Mio. € in das Projekt. Im Berichtsjahr lag das Engagement der Porsche AG bei rund 100.000 €.

TURBO FÜR TALENTE – JUGENDFÖRDERUNG IM SPORT

Mit „Turbo für Talente“ übernimmt die Porsche AG die Partnerschaft für mittlerweile sechs Sportvereine in Deutschland sowie einen Verein in Österreich und unterstützt junge Nachwuchssportlerinnen und -sportler. Die Kinder und Jugendlichen erhalten eine fundierte sportliche Ausbildung, befassen sich mit sozialen Werten wie Teamgeist, Fairness und Respekt und entwickeln ihre Persönlichkeiten. Über Entwicklungs- und Fußballcamps der Partnervereine erreicht „Turbo für Talente“ weitere Kinder und Jugendliche, die kein Teil der Nachwuchsakademien sind, und vermittelt auch ihnen die Werte der Porsche Jugendförderung. Prominenter Pate des Förderprogramms ist Fußballweltmeister und Porsche-Botschafter Sami Khedira.

Im Fußball bestehen Partnerschaften mit dem VfB Stuttgart, den Stuttgarter Kickers, der Red Bull Fußball Akademie Salzburg, Borussia Mönchengladbach und dem FC Erzgebirge Aue. Im Eishockey fördert die Porsche AG den Nachwuchs der Bietigheim Steelers und im Basketball ist sie Namensgeberin der Ludwigsburger Porsche Basketball-Akademie, der Kaderschmiede der MHP RIESEN Ludwigsburg.

Soziale Projekte weltweit PROJEKT „LUKAS“ FÜR KINDER MIT ANDEREN STÄRKEN

In Deutschland leben mehr als sieben Millionen Menschen mit einer Schwerbehinderung. Sie und ihre Familien stehen im Alltag oft vor großen Herausforderungen. Seit 2019 läuft bei der Porsche AG das Projekt „Lukas – ein Lächeln für Unternehmungskinder mit anderen Stärken“. Es unterstützt Mitarbeitende, deren Kinder aufgrund einer geistigen und/oder körperlichen Behinderung besondere Förderung brauchen. Dafür spendete die Porsche AG seit Beginn rund 650.000 € an deren Integrativkindergärten sowie Pflege- und Ganztagsbetreuungsstätten. Im Berichtsjahr wurden 24 Einrichtungen mit 135.000 € unterstützt.

MAKE-A-WISH

Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Porsche Sportwagen“ im Jahr 2023 spendet der Porsche AG Konzern rund 1,8 Mio. € an die Organisation „Make-A-Wish“, die schwer kranken Kindern und Jugendlichen Träume und Wünsche erfüllt. In Anlehnung an den Porsche 356, den ersten Porsche-Sportwagen, soll diese innerhalb von drei Jahren 356 Wünsche erfüllen und damit Kindern und ihren Familien in einer schweren Zeit Hoffnung schenken. Seitdem hat die Organisation durch die Unterstützung des Porsche AG Konzerns bereits 223 Wünsche erfüllt.

PORSCHE DO DREAM

Mit der Kampagne „Porsche Do Dream“ strebt Porsche Korea an, benachteiligten Kindern und Jugendlichen sowohl Chancen als auch Perspektiven zu bieten. Dazu gehört das Stipendienprogramm „Porsche Dream Up“, das künstlerisch oder sportlich besonders talentierte Jugendliche fördert. Die Initiative „Dream Playground“ schafft Spielmöglichkeiten in Schulen. Weitere Projekte im Rahmen der Kampagne sind „Porsche Dream Circle“ für Umweltbildung an insgesamt zwölf Schulen, davon zwei im Berichtsjahr. Auch „Bee’lieve in Dreams“, ein Honigbieneprojekt für mehr biologische Vielfalt in Seoul, der Hauptstadt Südkoreas, gehört zu der Initiative. Die Kampagnenprojekte orientieren sich an den fünf Wirkungsfeldern und werden fortlaufend gefördert sowie weiterentwickelt.

UN TECHO

Seit 2012 unterstützt Porsche Latin America die Organisation „Un Techo“ finanziell und durch das Engagement lokaler Importeure und Freiwilliger. Die Organisation setzt sich für Hilfsbedürftige in den Armenvierteln lateinamerikanischer Städte ein. Sie stellt Notfallbehausungen zur Verfügung, bietet Bildungsprogramme an und will dadurch die Lebensqualität der Familien verbessern. Durch die Zusammenarbeit mit Porsche Latin America konnten bislang über 800 Notfallbehausungen in 15 Ländern errichtet werden, davon allein 43 Notfallbehausungen in 13 Ländern im Berichtsjahr.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

LITERATURE AND ART FOUNDATION

Seit 2017 unterstützt Porsche China die „Shanghai Literature and Art Foundation“ (CC Foundation). Sie bietet jungen chinesischen Künstlerinnen und Künstlern Chancen sowie Perspektiven und macht sie in der Öffentlichkeit bekannt.

Im Berichtsjahr begann eine neue Runde des Wettbewerbs „Porsche Young Chinese Artist of the Year“. Hier finden aufstrebende junge Künstlerinnen und Künstler ein Netzwerk und eine Plattform, um ihre Kunst sowie ihr Talent der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Wettbewerb erstreckt sich über zwei Jahre, die Gewinnerinnen und Gewinner sollen 2025 im Rahmen der international bekannten Ausstellung „ART021“ in Shanghai gekürt werden.

Ausgewählte soziale Projekte im Sport

TURBO FÜR TALENTE: TALENTE HAND IN HAND

Das Konzept „Talente Hand in Hand“ ist ein Teilprojekt der Jugendförderung → „Turbo für Talente“ der Porsche AG. Zusätzlich zu theoretischen Schulungen durch pädagogische Fachkräfte kommen die Jugendmannschaften der Partnervereine dabei in einen praxisnahen Austausch mit sozialen Einrichtungen und regionalen Kooperationspartnern. Im Vordergrund stehen gesellschaftsrelevante Themen wie Inklusion, nachhaltige Ernährung, Gesundheit oder der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen. Indem die Jugendlichen frühzeitig soziale, gesellschaftliche und ökologische Verantwortung übernehmen, sind die Projekte für alle teilnehmenden Talente ein Gewinn und verknüpfen den sportlichen Nachwuchs direkt und persönlich mit der Gesellschaft.

Im Berichtsjahr setzte die Porsche AG Maßnahmen mit ihren Partnervereinen Borussia Mönchengladbach, VfB Stuttgart und FC Erzgebirge Aue um. So nahmen die Mönchengladbacher U12- und U13-Mannschaften beispielsweise an einem Workshop zum Thema Umweltschutz teil und sammelten anschließend rund um das Borussia-Park-Gelände Abfälle.

TURBO FÜR TALENTE: PORSCHE KIDS DAYS

Ein weiteres Projekt der Jugendförderung → „Turbo für Talente“ der Porsche AG sind die Porsche Kids Days. Sie fanden im Berichtsjahr mindestens einmal in allen Partnervereinen gemeinsam mit den Porsche-Handelsorganisationen vor Ort statt. Dabei konnten Kinder aus regionalen sozialen Einrichtungen einen spannenden Tag beim Partnerverein verbringen und ihre Sportidole zu Top-Spielen in die Hallen und Stadien begleiten. Nach einer Hallen- bzw. Stadionführung mit Blick hinter die Kulissen nahmen sie an Workshops oder kurzen Trainingseinheiten teil.

Die Porsche Kids Days vermitteln die Werte der Porsche Jugendförderung: Toleranz, Fairness, Leidenschaft und Respekt. Gleichzeitig sollen sie das Bewusstsein der Jugendlichen für ihre soziale, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung stärken.

TURBO FÜR TALENTE: PORSCHE TURBO AWARD

Seit 2020 ist auch der Porsche Turbo Award ein fester Bestandteil der Jugendförderung → „Turbo für Talente“. Einmal jährlich zeichnet die Porsche AG mit diesem Preis ausgewählte Nachwuchsspielerinnen und -spieler ihrer Partnervereine in den Kategorien „Beste sportliche Entwicklung“, „Beste schulische Leistung“ und „Außergewöhnliches gesellschaftliches Engagement“ aus.

Im Mai 2024 fand die Preisverleihung zum neunten Mal statt, zum dritten Mal war dabei das Porsche Experience Center (PEC) am Hockenheimring der Schauplatz. Nach der Award-Vergabe und einem Panel-Talk mit Botschafter Sami Khedira durften sich die Nachwuchssportlerinnen und -sportler über ein „Co-Pilot Driving“ auf den Strecken des PEC freuen. In ihrem Feedback schilderten die Partnervereine und die Jugendlichen die Porsche AG als Motivator für schulische, soziale und sportliche Höchstleistungen.

TURBO FÜR TALENTE: TORE FÜR CHARITY

Im Rahmen des jährlichen Porsche Fußball Cups sammelte die Jugendförderung → „Turbo für Talente“ mit der Aktion „Tore für Charity“ Geld für den Landessportverband Baden-Württemberg e.V. Bereits zum vierten Mal spendete die Porsche AG für jedes Tor 500 €. Durch viele erfolgreiche Torschüsse der Nachwuchskicker kam im September 2024 eine Spendensumme von 30.000 € für die Initiative „Gemeinsam mehr bewegen“ zusammen, die sich für die Integration von Kindern und Jugendlichen mit Flucht- und Migrationshintergrund in Sportvereinen einsetzt.

ASSE FÜR CHARITY

Auch für jeden direkt verwandelten Aufschlag beim Porsche Tennis Grand Prix im April 2024 spendete die Porsche AG 200 €. Aus insgesamt 178 „Assen für Charity“ ergab sich eine aufgerundete Spendensumme von 60.000 € für die Charity-Partner des Turniers, die Agapedia Stiftung für Kinder, Soziales und Bildung gGmbH und die Johanniter-Unfall-Hilfe Stuttgart. Diese Aktion ist seit vielen Jahren ein fester Bestandteil des traditionsreichen Stuttgarter Tennisturniers.

RACING FOR CHARITY

Anlässlich des 24-Stunden-Rennens von Le Mans führte die Porsche AG im Berichtsjahr zum zweiten Mal die Spendenaktion „Racing for Charity“ durch. Sie spendete dabei 750 € für jede absolvierte Runde der drei teilnehmenden Werks-Porsche 963. Die Hybrid-Prototypen drehten insgesamt 833 Runden, die Porsche AG stockte die Spendensumme auf 911.000 € auf. Sie spendete den Betrag an die gemeinnützigen Hilfsorganisationen Kinderherzen retten e. V. und Interplast Germany e. V. (je 350.000 €) sowie an die Ferry-Porsche-Stiftung (211.000 €).

Kinderherzen retten e. V. verhilft herzkranken Kindern aus medizinisch weniger entwickelten Ländern durch eine einmalige Operation zu einem gesunden Leben. Die Ärztinnen und Ärzte von Interplast Germany e. V. führen plastisch-chirurgische Operationen an Kindern aus Krisengebieten und Entwicklungsländern durch, die Unfallverletzungen oder Verbrennungen erlitten haben. Die Ferry-Porsche-Stiftung unterstützt schwer kranke Kinder und deren Familien.

STIFTUNG OLYMPIANACHWUCHS BADEN-WÜRTTEMBERG

Seit 2016 unterstützt die Porsche AG die Stiftung Olympia-Nachwuchs Baden-Württemberg e. V. Sie fördert talentierte junge Athletinnen und Athleten in den olympischen Disziplinen, wie bspw. Leichtathletik, Rhythmische Sportgymnastik, Fechten, Ringen und Radsport, und ermöglicht es ihnen, Schule, Ausbildung oder Studium und Familie mit dem Spitzensport zu vereinbaren.

Im Berichtsjahr unterstützte die Stiftung mithilfe der Porsche AG 105 Nachwuchssportlerinnen und -sportler in 22 Sportarten auf ihrem Weg zu Olympia.

Ressourcen und Erfolgsmessung

Im Rahmen des strategischen Ansatzes „Partner der Gesellschaft“ führen die nationalen und internationalen Konzerngesellschaften ihre Förderprojekte meist selbstständig durch. Die Verantwortung dafür liegt in der Regel bei den jeweiligen Kommunikationsabteilungen.

Um die Effektivität und die Fortschritte der Förderprojekte valide messen zu können, hat die Porsche AG eine eigene Bewertungsmethodik entwickelt, die quantitative und qualitative Daten einbezieht. Eine Bewertung findet jährlich statt, die auf diese Weise ermittelte Gesamtpunktzahl drückt die Wirkungsweise und Effizienz eines Projekts aus. So lassen sich die vielen unterschiedlichen Förderprojekte zentral durch die Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ bestmöglich miteinander vergleichen und punktgenaue Optimierungsmöglichkeiten ableiten. Ziel ist es, die durchschnittliche Punktzahl aller Projekte jährlich weiter zu verbessern.

Diese Bewertungsmethodik gilt für alle bestehenden Spenden und CSR-Sponsorings im Bereich der gesellschaftlichen Nachhaltigkeit der Porsche AG. Eine Ausnahme ist die Jugendförderung „Turbo für Talente“: Der aktuelle Stand der Aktivitäten wird hier wöchentlich durch das Projektteam und die bestehenden Sponsoringpartner (Partnervereine) bewertet.

ZIELE

Vollständig quantifizierte Ziele hat der Porsche AG Konzern für seine Corporate-Citizenship-Projekte derzeit nicht formuliert, um die notwendige Flexibilität bei den Förderprojekten und -höhen zu ermöglichen. Mit seinen Corporate-Citizenship-Projekten verfolgt der Porsche AG Konzern im Rahmen seiner Strategie als „Partner der Gesellschaft“ unter dem Motto „Chancen für Menschen“ jedoch folgende übergreifende Ziele:

SICHERE ARBEIT FÖRDERN

Der Porsche AG Konzern möchte Menschen entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge unterstützen und setzt sich für verantwortungsvolle und sichere Arbeitsbedingungen ein. Dazu gehören auch der Arbeitsschutz und die Schaffung langfristiger Existenzgrundlagen.

SELBSTBESTIMMTES LEBEN ERMÖGLICHEN

Besonders im sogenannten Globalen Süden möchte der Porsche AG Konzern zukünftig Menschen dabei unterstützen, ihre Lebensgrundlagen zu sichern und ein selbstbestimmtes Leben zu führen.

GROSSE TRÄUME ERFÜLLEN

Menschen ihre Träume zu erfüllen, ist für den Porsche AG Konzern eine Herzensangelegenheit. Insbesondere durch Bildung und Integration soll die Selbstverwirklichung gestärkt und eine Zukunftsperspektive gesichert werden. Durch Projekte im Bereich Sport will der Porsche AG Konzern vor allem junge Menschen erreichen sowie fördern.

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- Annex

S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→	🚗	→	🌙	🌓	●
Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden	□	■	■	□	□	■

→| Vorgelagert 🚗 Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert 🌙 Kurzfristig (0–1 Jahr) 🌓 Mittelfristig (1–5 Jahre) ● Langfristig (> 5 Jahre)

Weltweit beeinflussen die Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns das Leben und die Interessen vieler Menschen. Eine wichtige Stakeholdergruppe sind die Porsche-Kundinnen und -Kunden sowie die Verbraucher und Endnutzer der Produkte des Porsche AG Konzerns.

Die Kundinnen und Kunden stehen daher auch im Fokus einer der vier Querschnittsstrategien der Porsche Strategie 2030 Plus. Die Querschnittsstrategie „Kunde“ stellt die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt. Ein zentrales Ziel des Porsche AG Konzerns ist es, Kundinnen und Kunden mit den Produkten über die Kauf- und Nutzungsphase hinweg zu begeistern. Erwartungen sollen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen werden. Mehr Informationen zur Porsche Strategie 2030 Plus finden sich unter → **Allgemeine Informationen**.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

Mit Blick auf die Nutzungsphase der Produkte und die Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns steht die persönliche Sicherheit der Porsche-Kundinnen und -Kunden im Vordergrund. Deshalb behandelt die Porsche AG die Fahrzeugsicherheit und den optimalen Schutz der (mit-)fahrenden Personen mit hoher Priorität. Auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer wird mit entsprechender Bedeutung berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern hat in seiner Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung durch die Garantie der Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden als wesentlich identifiziert.

Hierunter fallen im eigenen Geschäftsbetrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette die Bereitstellung eines umfassenden und wirksamen Sicherheitsschutzes für Fahrerinnen und Fahrer, Fahrgäste sowie Verkehrsteilnehmer durch Forschung und Entwicklung wie auch die Vermittlung von Sicherheitsinformationen, die für die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden von besonderer Bedeutung sind.

Die fortschreitende Entwicklung autonomer Systeme in Fahrzeugen bietet innovative Mobilitätslösungen, stellt jedoch Unternehmen in der Automobilbranche, wie den Porsche AG Konzern, vor neue Herausforderungen und Risiken. Insbesondere bei potenziellen Unfällen, die auf Fehler in Assistenz- und Automatisierungsfunktionen zurückzuführen sind, besteht vorrangig ein Risiko in der nachgelagerten Wertschöpfungskette in Bezug auf die Produkthaftung. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, stehen Sicherheits- und Compliance-Anforderungen bereits in der Produktentwicklung im Fokus. Potenziellen Unfallrisiken wird präventiv durch gezielte Maßnahmen, wie der Umsetzung von Prozessen der Funktionalen Sicherheit und der Gebrauchssicherheit sowie die kontinuierliche Überwachung von Systemen und Software, begegnet. Darüber hinaus werden umfassende Sicherheitsprüfungen durchgeführt, die eine Voraussetzung für die Marktreife eines Fahrzeugs darstellen. Im Bedarfsfall kann das Automatisierungssystem zur Gewährleistung der Sicherheit deaktiviert werden.

EINBEZIEHUNG VON VERBRAUCHERN UND ENDNUTZERN

Bei der Porsche AG besteht keine direkte Einbeziehung von Kundinnen und Kunden in die Prozesse zur Fahrzeugsicherheit. Im Bereich der Unfallanalyse werden standardisierte Interviews mit betroffenen Kundinnen und Kunden durchgeführt. Diese finden punktuell nach Unfällen statt anhand standardisierter Fragebögen, sofern eine Einwilligung durch die Betroffenen besteht. Verantwortlich für die Einbindung der Kundinnen und Kunden in das Unternehmenskonzept ist der Fachbereich „Fahrzeugsicherheitssystem“.

Beim Porsche AG Konzern sind Fragen, Vorschläge und Bedenken interner wie auch externer Anspruchsgruppen dennoch jederzeit willkommen.

Die Porsche AG hat zum einen das Beschwerdemanagement als zentrale Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge eingerichtet, auf das im folgenden Abschnitt → **Beschwerdeverfahren und Abhilfe** eingegangen wird. Darüber hinaus werden die Sichtweisen der Verbraucher und/oder Endnutzer zu zahlreichen Themenfeldern aktiv durch den Porsche AG Konzern

abgefragt und gemessen – eine Grundvoraussetzung für die kontinuierliche Verbesserung der Kundenzufriedenheit.

Seit 2023 misst der Porsche AG Konzern anhand des „Customer Excitement Index“ (CEI) die „Kundenbegeisterung“ entlang des gesamten Kundenlebenszyklus – vom ersten Kontakt über den Kauf und Besitz eines Produkts bis hin zum potenziellen Wiederkauf. Die Kundenbefragung deckt weltweit die Aspekte Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service ab.

Basis für den CEI ist die Befragung von mehr als 300.000 Kundinnen und Kunden weltweit pro Jahr. Die ermittelte Kennzahl wird im „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ als Steuerungsinstrument eingesetzt. Sie ist zudem vergütungsrelevant für den Vorstand der Porsche AG sowie das Management.

Aspekte der Kundenbegeisterung

- Kauf
- Produktqualität
- Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen
- Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen
- Service

Der CEI orientiert sich an den Erwartungen der Kundinnen und Kunden und differenziert zwischen „unzufriedenen“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden, „zufriedenen“ Kundinnen und Kunden mit erfüllten Erwartungen und „begeisterten“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen übertroffen wurden. In die Berechnung des Index fließt dabei nur die Kategorie der „begeisterten“ Kundinnen und Kunden ein.

Darüber hinaus erfolgt die Messung der Kundenbeziehung an weiteren Stellen: Der Erfolg der digitalen Informationsbereitstellung für Verbraucher und Endnutzer wird u. a. durch Klickzahlen sowie Öffnungsraten von E-Mails, Posts und Videos gemessen. Zudem erhält die Porsche AG durch das Feedback von Porsche-Kundinnen und Kunden über den Handel und andere – auch digitale – Kontaktpunkte („Customer Touchpoints“) relevante Informationen bezüglich Produktqualität und Kundenzufriedenheit. Diese werden auch anhand von Bewertungen und Aussagen der Kundinnen und Kunden in Marktforschungsstudien erhoben.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Den Verbrauchern und Endnutzern steht für mögliche Beschwerden in Bezug auf persönliche Sicherheit das allgemeine Beschwerdemanagement des Porsche AG Konzerns zur Verfügung. Dazu gehören u. a. Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften.

Hinweise auf potenzielle Regelverletzungen von Mitarbeitenden sowie direkten und indirekten Zulieferern können interne und externe Hinweisgeber jederzeit melden. Hierfür bietet das Hinweisgebersystem sechs unterschiedliche öffentlich zugängliche Meldekanäle. Es liegen darüber hinaus keine dedizierten Beschwerdekannäle in Bezug auf persönliche Sicherheit vor. Das Beschwerdeverfahren des Porsche AG Konzerns ist detailliert im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** beschrieben.

Meldungen zu Verstößen gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften sind von Meldungen zu produkt- und dienstleistungsbezogenen Kundenanliegen zu unterscheiden. Letztere Anliegen werden von der Porsche-Kundenbetreuung bearbeitet. Hierfür bilden die auf der Homepage aufgeführten Kontaktwege eine Möglichkeit für Kundinnen und Kunden, ihre Anliegen direkt dort zu platzieren.

STRATEGISCHE HERANGEGANGSWEISE

Die persönliche Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten ist dem Porsche AG Konzern ein wichtiges Anliegen. Deshalb behandelt er die Fahrzeugsicherheit und den optimalen Schutz der (mit-)fahrenden Personen mit hoher Priorität. Darüber hinaus spielt auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsbeteiligten außerhalb des Fahrzeugs eine wichtige Rolle.

Der Porsche AG Konzern arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung seiner Systeme für Fahrzeugsicherheit. Hierfür sind diese fest in der Sicherheitsstrategie der Porsche AG verankert, die 2021 vom Vorstand verabschiedet wurde und bis 2030 gelten soll.

Die Sicherheitsstrategie zielt darauf ab, ein hohes Schutzniveau für Porsche-Kundinnen und -Kunden zu gewährleisten und einen relevanten Beitrag zur Verkehrssicherheit weltweit zu leisten. Damit einher geht die Minimierung möglicher Unfallfolgen für alle Betroffenen. Es werden Hauptbeiträge zur Unfallverhütung (aktive Sicherheit) und zur Minderung von Unfallfolgen (passive/integrale Sicherheit) entwickelt.

Dies wird durch die Anwendung aktuellster Technik mit weltweit äquivalentem Sicherheitsniveau unter Berücksichtigung von marktspezifischen Anforderungen erreicht.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

› Soziales

Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Hierfür hat die Porsche AG einen → **Sicherheitsstandard** definiert. Ein umfassender Anforderungskatalog Fahrzeugsicherheit beschreibt unabhängig von Fahrzeugmodell und Markt, wie der Sicherheitsstandard verbindlich umzusetzen und einzuhalten ist.

Eine einzelne, übergreifende Kennzahl zur Messung der Fahrzeugsicherheit verwendet die Porsche AG nicht. Das Themenfeld Fahrzeugsicherheit reicht vielmehr über ein sicheres Gesamtfahrzeug mit sicheren Strukturen hinaus und bedeutet z. B. auch Sicherheit für alle Personen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs, ein sicheres Kraftstoffsystem und eine sichere Hochvolttechnik.

Zu den Anforderungen und Vorgehensweisen im Bereich der Fahrzeugsicherheit stimmt sich die Porsche AG in mehreren Arbeitskreisen mit dem Volkswagen Konzern ab, darunter der dreimal jährlich tagende „Arbeitskreis Sicherheit“. Dem Gremium gehören alle Sicherheitsverantwortlichen der Marken des Volkswagen Konzerns an.

Der Arbeitskreis synchronisiert und harmonisiert die Sicherheitsanforderungen zu allen Themen der integralen Sicherheit (inklusive aktiver und passiver Sicherheit, pre- und post-crash), um eine einheitliche Umsetzung zu gewährleisten. Er berücksichtigt dabei neue Gesetzesanforderungen sowie den aktuellen Stand der Forschung und koordiniert die Vorentwicklungen wie auch Komponenten- und Funktionsentwicklungen weltweit im gesamten Volkswagen Konzern.

Neue Anforderungen, die aus Verbrauchertests und realen Unfallanalysen hervorgehen, werden von den Fahrzeugsicherheitsexpertinnen und -experten auf ihre Relevanz und Auswirkungen geprüft. Die Sicherheitsziele aus Verbrauchertests werden mit den Marktanforderungen abgeglichen und zwischen den Marken harmonisiert.

Die Verantwortung für die Sicherheit einzelner Fahrzeugkomponenten und -systeme liegt bei den Fachbereichen der Fahrzeugsicherheit der Porsche AG. Diese arbeiten während der Fahrzeugentwicklung zentral zusammen. Die endgültige Freigabe der Sicherheitsfunktionen verantworten die zuständigen Fachgebietsleitenden.

Themenfeld Fahrzeugsicherheit

Ein Fachbereich der Porsche AG führt beispielsweise alle beteiligten Themenfelder zum sogenannten Frontschutz zusammen: von der Struktur des Fahrzeugs über die Anordnung der Komponenten im Vorderwagen zum Energieabbau sowie die Verzögerungskennlinien zum Schutz der Passagiere im Falle eines Frontalunfalls bis hin zu Rückhaltesystemen (Sicherheitsgurten und Airbags). Außerdem bündelt das Fachgebiet alle notwendigen Entwicklungsmethoden – sowohl die Simulation und Versuche mit Komponenten und Systemen als auch den Gesamtfahrzeugversuch. So verfeinert es die Sicherheitsfunktionen immer weiter und verbessert sie bis zur Serienreife.

Der Kinderschutz stellt einen weiteren wichtigen Schwerpunkt innerhalb der Fahrzeugsicherheit dar. So erfolgt die Auslegung von Fahrzeug und Kindersitzen mit dem Ziel, Kinder verschiedenster Größe und jeden Alters im Unfallgeschehen zu schützen.

Auch der Schutz von anderen Verkehrsteilnehmenden, wie beispielsweise Fußgängern, ist ein wichtiger Aspekt bei der Entwicklung der Fahrzeugsicherheit. Gemeinsam mit dem Exterieur-Design und den entwickelnden Bereichen der Anbauteile (z. B. Bugschürze, Scheinwerfer) werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt, um die bestehenden Anforderungen hinsichtlich Fußgängerschutz zu erfüllen.

Nach der Straßenzulassung durchlaufen alle Porsche-Fahrzeuge Kontrollen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus gemäß dem unternehmenseigenen Qualitätsmanagementsystem der Porsche AG. Dazu gehört auch eine abschließende Überprüfung der Fahrzeugsicherheit von der Entwicklung über die Produktion bis zum Aftersales-Bereich.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Porsche AG Konzern hat interne Strategien und Vorgaben etabliert, um das Thema „Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern“ fest in der Organisation zu verankern.

Das zentrale Dokument ist der **Sicherheitsstandard der Porsche AG**. Dieser ist in einem Anforderungskatalog für Fahrzeugsicherheitssysteme beschrieben, der unabhängig von Fahrzeugmodell und Markt festlegt, wie Sicherheitsstandards verbindlich umzusetzen und einzuhalten sind. Der Anforderungskatalog gilt für alle Baureihen und Derivate in sämtlichen Zielmärkten weltweit, enthält aber auch fahrzeugprojektspezifische Versionen. Der Sicherheitsstandard wird regelmäßig aktualisiert. Durch die Umsetzung dieser Anforderungen wird die Sicherheit der Verbraucher bei der Nutzung der Fahrzeuge verbessert.

Einerseits sorgt der Sicherheitsstandard für Konformität mit den Gesetzen in den Zielmärkten, andererseits umfasst er auch eigene Ansprüche der Porsche AG an die Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge. Diese Ansprüche können über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Sie beruhen auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik sowie den Anforderungen des Verbraucherschutzes. Aus diesen leitet die Porsche AG auch konkrete Zielvorgaben für die passive Fahrzeugsicherheit ab, also die Minimierung möglicher Unfallfolgen für alle Betroffenen.

Der Anforderungskatalog Fahrzeugsicherheit wird regelmäßig aktualisiert. Dafür beobachtet die Porsche AG kontinuierlich die Entwicklung der Gesetzeslage in allen Zielmärkten sowie die Tätigkeit von Verbraucherschutzinstituten. Hinzu kommt eine regelmäßige Wettbewerbsanalyse zum aktuellen Stand der Fahrzeugsicherheitstechnik. Außerdem liefern Feldbeobachtungen und Unfallanalysen wichtige Hinweise zur Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge und fließen in deren Auslegung ein.

Der Sicherheitsstandard liegt im Verantwortungsbereich des Vorstands der Porsche AG und wird den Mitarbeitenden bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

Im Berichtszeitraum wurden seitens der Kundinnen und Kunden, in der nachgelagerten Wertschöpfungskette, keine Fälle von Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Internationalen IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen gemeldet. → **G1 Unternehmensführung**, → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** und → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementansätzen und Richtlinien leitet der Porsche AG Konzern anlassbezogene Maßnahmen ab, deren Ziel es ist, die Gesundheit und Sicherheit von Verbrauchern sowie Endnutzern bestmöglich zu schützen. Diese Maßnahmen werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt und auch im Berichtsjahr durchgeführt und nachverfolgt.

Im Berichtsjahr hatte der elektrische Porsche Macan Weltpremiere. Für alle Derivate hat dieser erstmals serienmäßig einen „Center Airbag“. Der Airbag befindet sich auf der Innenseite des Fahrersitzes. Bei einem Seiten-Crash hilft dieser, die Fahrerinnen und Fahrer von der Beifahrerseite aus zu schützen. Somit kann das Verletzungsrisiko im Fall eines Kopf-zu-Kopf-Kontakts bei zwei Insassen weiter reduziert werden. Die Effektivität der Maßnahme spiegelt sich u. a. in der Adressierung von Euro-NCAP-„Far-Side-Anforderungen“ wider. Es ist geplant, diese Maßnahme sukzessive auf weitere Fahrzeugmodellreihen auszuweiten.

Die eingesetzten Ressourcen für die Maßnahme des „Center Airbag“ sind fahrzeugprojektspezifisch und bestehen aus Entwicklungsaufwendungen und Materialeinzelkosten.

ZIELE

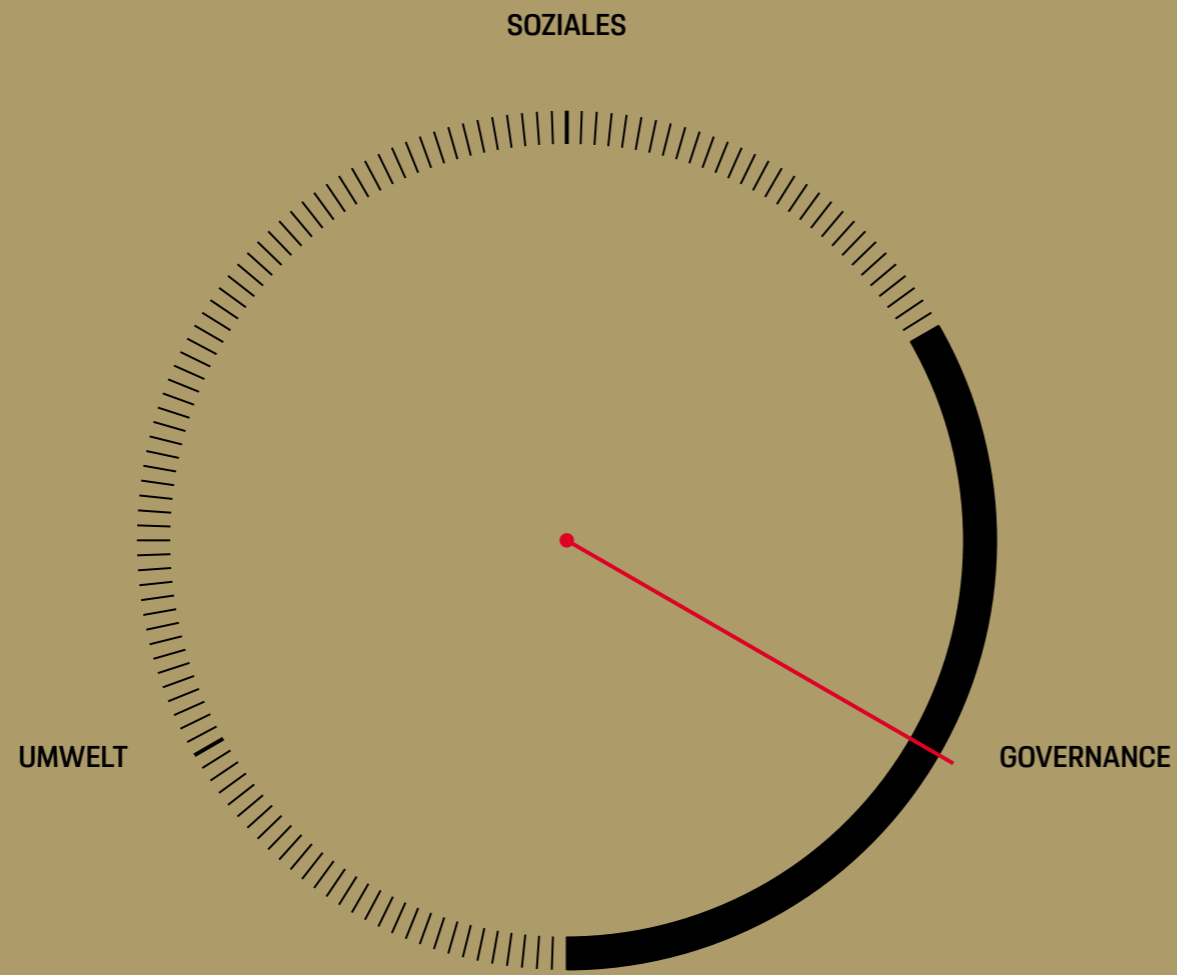
In der Wesentlichkeitsanalyse, die im Berichtsjahr durchgeführt wurde, hat der Porsche AG Konzern die positive Auswirkung „Garantie der Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden“ als wesentlich identifiziert. Derzeit hat der Porsche AG Konzern noch kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel formuliert, das hierfür als zentrale Steuerungsgröße in Betracht kommt. Für den Porsche AG Konzern ist es wichtig, zukunftsfähige und ambitionierte Ziele zu setzen, deren Erfüllung einen signifikanten Beitrag zum Thema „Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern“ leistet.

Beim Design und in der Entwicklung legt die Porsche AG großen Wert auf die Sicherheit der Fahrzeuge. Porsche-Fahrzeuge, die gemäß den Anforderungen des Euro-NCAP-Programms geprüft wurden, haben jeweils im Bereich Sicherheit eine Gesamtbewertung von fünf Sternen erhalten. Dazu zählen beispielsweise der Macan, der Taycan und der Cayenne.

Um positive informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer im Allgemeinen zu fördern, hat der Porsche AG Konzern ein Ziel im Zusammenhang mit der Kundenzufriedenheit festgelegt.

Ein Steuerungsinstrument im Rahmen der Kundenzufriedenheit ist der „Customer Excitement Index“ (CEI), der regelmäßig aus Kundenbefragungen erhoben wird.

Hier hat sich der Porsche AG Konzern zum Ziel gesetzt, den durchschnittlichen Anteil begeisterter Kundinnen und Kunden entlang des gesamten Kundenlebenszyklus in zahlreichen Aspekten (Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service) zu steigern. Die Kundenbeziehungen und die Kundenzufriedenheit sollen so langfristig ausgebaut werden, damit in ausgewählten Kundenstudien Spitzenpositionen erreicht werden können. Im Basisjahr 2023 lag er bei 46,7 %. Im Berichtsjahr lag der CEI bei 45,5 % und ist somit leicht gesunken.



100%

ausgerollt ist ein Schulungskonzept zum Thema Geldwäscheprävention in den für den Porsche AG Konzern definierten Risikofunktionen.

92%

der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählter Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial erreichten eine positive Bewertung durch das Sustainability Rating (S-Rating).

19.324

Beschäftigte der Porsche AG haben das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“ absolviert.

GOVERNANCE

318

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

319 Auswirkungen und Risiken im Bereich Unternehmensführung

320 Unternehmenskultur: Compliance und Integrität

320 Strategische Herangehensweise

322 Richtlinien und Konzepte

326 Maßnahmen

327 Ziele

328 Kennzahlen

328 Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

328 Strategische Herangehensweise

329 Richtlinien und Konzepte

330 Maßnahmen

330 Ziele

330 Kennzahlen

330 Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

330 Strategische Herangehensweise

332 Richtlinien und Konzepte

333 Maßnahmen

335 Ziele

335 Kennzahlen

G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Thema	Wesentliche Auswirkungen	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
		→		→			
Unternehmenskultur	Beitrag zu sozialen Wohlfahrtsgewinnen durch die Förderung von Integrität/ethischem Verhalten	■	■	■	□	■	□
Schutz von Hinweisgebern	Ermütigung von Mitarbeitenden und anderen Stakeholdern, unethisches Verhalten oder Fehlverhalten zu melden, weil eine Kultur von Vertrauen und Transparenz besteht und effektive Systeme vorhanden sind	■	■	■	□	■	□
Politisches Engagement	Unterstützung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements	□	■	□	□	■	□
Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Partnerschaftliche Zusammenarbeit aufgrund fairen Geschäftsgebarens (z. B. faire und zeitnahe Zahlungspraktiken)	■	□	■	■	□	□
Korruption und Bestechung	Förderung einer Integritätskultur innerhalb der Branche und Aufbau von Vertrauen und Achtung unter den Stakeholdern durch ein Bekenntnis zum Kampf gegen Korruption und Bestechung	■	■	■	□	□	■

→| Vorgelagert Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert Kurzfristig (0–1 Jahr) Mittelfristig (1–5 Jahre) Langfristig (> 5 Jahre)

Integres Verhalten und Wirtschaften betrachtet der Porsche AG Konzern als eine Grundlage für seine unternehmerischen Aktivitäten. Die Unternehmensführung ist ein wichtiger Faktor für das Gelingen einer nachhaltigeren und zugleich wirtschaftlichen Transformation. Die Einhaltung von Gesetzen und internen Richtlinien und Konzepten, die konsequente Ablehnung von Korruption und Bestechung sowie Transparenz über die

getroffenen Maßnahmen spielen in den Nachhaltigkeitsbestrebungen des Porsche AG Konzerns eine wesentliche Rolle.

Das Kapitel Unternehmensführung ist im Folgenden in drei Abschnitte gegliedert, die jeweils die Richtlinien und Konzepte,

Maßnahmen und Ziele sowie die einschlägigen Kennzahlen enthalten, mit denen der Porsche AG Konzern die identifizierten wesentlichen positiven Auswirkungen steuert:

- Unternehmenskultur: Compliance & Integrität inkl. der Themen Hinweisgebersystem, Beschwerdeverfahren, Korruption und Bestechung
- Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten
- Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IM BEREICH UNTERNEHMENSFÜHRUNG

In der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurden in den Teilaspekten folgende wesentliche Auswirkungen identifiziert:

Auswirkungen im Bereich Unternehmenskultur

Der Porsche AG Konzern hat in seiner 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf soziale Wohlfahrtsgewinne durch die Förderung von Integrität bzw. ethischem Verhalten identifiziert. Für die Analyse wurde auf bereits gewonnene Erkenntnisse aus diversen Formaten im Zusammenhang mit der Unternehmenskultur (z. B. Workshops zur Entwicklung der Unternehmenskultur) sowie auf die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) und den Code of Conduct für Geschäftspartner zurückgegriffen.

Die positive Auswirkung umfasst folgende Aspekte, die der Porsche AG Konzern im Rahmen seines Geschäftsmodells und seiner Unternehmensstrategie positiv gestaltet: Fairness im Umgang mit der Arbeitnehmervertretung im eigenen Geschäftsbetrieb; Förderung von Integrität, Gleichbehandlung und verantwortungsvollen Entscheidungsprozesse entlang der Wertschöpfungskette sowie Handeln als ein vertrauenswürdiger und verlässlicher Partner in Geschäftsbeziehungen.

Daneben wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf eine Integritätskultur innerhalb der Automobilbranche und auf das Vertrauen und die Achtung unter den Stakeholdern der Branche identifiziert.

Die Verpflichtung des Porsche AG Konzerns zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung schafft Vertrauen sowie Respekt unter den Beteiligten und soll zudem eine Kultur der Integrität innerhalb der Automobilbranche fördern. Durch Risikobewertungen im Rahmen des Compliance-Management-Systems und daraus abgeleitete Präventionsmaßnahmen sowie durch angemessene Kontrollen soll auf die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung systematisch hingewirkt werden. Die Verpflichtung zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung basiert im Wesentlichen auf dem deutschen Strafrecht sowie der allgemeinen deutschen Rechtsprechung und ist in mehreren

→ **Richtlinien und Konzepten im Abschnitt Unternehmenskultur** festgehalten, u. a. der Konzernrichtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“.

Auch im Zusammenhang mit dem Schutz von Hinweisgebern wurde eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert. Mitarbeitende und andere Stakeholder haben über das Hinweisgebersystem der Porsche AG die Möglichkeit, Hinweise zu möglichem Fehlverhalten durch Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns zu melden.

Das Management der wesentlichen Auswirkungen wird im separaten Abschnitt → **Unternehmenskultur** beschrieben.

Auswirkungen und Risiken im Bereich politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

In Bezug auf das politische Engagement hat der Porsche AG Konzern in seiner 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert. Dabei wurde auf Erkenntnisse aus den implementierten Kontrollen und Verfahren zurückgegriffen, die sicherstellen sollen, dass politische Interessenvertretung im Einklang mit den Unternehmenswerten und -standards sowie den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt wird. Es werden wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen beachtet. Der Porsche AG Konzern wirkt durch seine Lobbytätigkeiten und politische Einflussnahme positiv auf eine Entscheidungsfindung ein, da Wissensaustausch die Grundlage für die bestmögliche Information politischer Entscheidungsträger ist. Reputations-, Sanktions- und wirtschaftliche Risiken werden somit reduziert.

Politische Verschiebungen und politisch-regulatorische Entscheidungen bergen das Risiko, negative Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Geschäftstätigkeit und die Reputation des Porsche AG Konzerns zu haben. Dies kann sich in der Wertschöpfungskette u. a. auf die Lieferketten, die Produkte und die Absatzmärkte des Porsche AG Konzerns auswirken. Eine abnehmende Möglichkeit der politischen Interessenvertretung könnte hierzu beitragen. Daher werden politische Debatten und politisch-regulatorische Rahmenbedingungen als Grundlage für eine transparente politische Interessenvertretung fortlaufend gemonitort.

Das Management der wesentlichen Auswirkung wird im separaten Abschnitt → **Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten** beschrieben.

Auswirkungen im Bereich Lieferantenmanagement

Im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse hat der Porsche AG Konzern eine tatsächliche positive Auswirkung im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern identifiziert. Die Analyse berücksichtigte dabei bereits gewonnene Erkenntnisse aus den Einkaufsprozessen und Regelungen hinsichtlich Liefere-

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

› Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

rantenauswahl, Lieferantenentwicklung, Lieferantenmanagement und Zahlungsverhalten durch die Einbindung der verantwortlichen Fachbereiche. Die Prozesse und Regeln gelten auch grundsätzlich für kleine und mittlere Unternehmen. Das faire Geschäftsgebaren (z. B. faire und zeitnahe Zahlungspraktiken sowie Kooperationspartnerschaften) fördert eine partnerschaftliche und von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit mit Zulieferern in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Das Management der wesentlichen Auswirkung wird im separaten Abschnitt → **Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken** beschrieben.

Unternehmenskultur: Compliance und Integrität

Regelkonformes und integriertes Handeln ist für den Erfolg des Porsche AG Konzerns wichtig. Der Porsche AG Konzern lehnt jede Form von Korruption, Kartellbildung, Geldwäsche oder sonstiger Wirtschaftskriminalität ab.

Gesetzestreuendes Verhalten schützt den Porsche AG Konzern, seine Organe und seine Beschäftigten vor rechtlichen wie auch disziplinarischen Konsequenzen und hilft, den Ruf des Unternehmens zu bewahren. Wo explizite Regeln fehlen oder Zielkonflikte auftreten, braucht es Integrität als inneren Kompass für richtiges Handeln.

Um Compliance und Integrität dauerhaft in der Unternehmenskultur des Porsche AG Konzerns zu verankern, hat der Porsche AG Konzern Verhaltensgrundsätze und → **Richtlinien und Konzepte** festgelegt, die ein vertrauensvolles, aufrichtiges, korrektes und faires Miteinander mit klaren Regeln und klarer Haltung fördern sollen.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern verfolgt Managementansätze und Initiativen, die zu den identifizierten positiven Auswirkungen im Bereich Unternehmenskultur, Compliance und Integrität beitragen und das Risiko von Verstößen gegen korruptions- und kartellrechtliche Vorschriften reduzieren sollen. Diese Ansätze und Initiativen werden in den nachfolgenden Abschnitten beschrieben.

Compliance-Management

Das Compliance-Management-System der Porsche AG bildet den präventiven Rahmen für die Gesamtheit aller Grundsätze, Maßnahmen und personenunabhängigen Prozesse, die der Absicherung und Umsetzung von Compliance in den Compliance-Themenfeldern Antikorruption, Kartellrecht, Datenschutz, HR-Compliance und Arbeitsrecht, Geldwäscheprävention sowie Umweltschutz dienen. Damit sollen Gesetzesverstöße und/oder Richtlinienübertretungen in diesen Themenfeldern verhindert oder zumindest wesentlich erschwert werden.

Zu jedem genannten Compliance-Themenfeld gibt es in der Porsche AG eigene Richtlinien, u. a. zum Umgang mit Interessenkonflikten, zur Bekämpfung von Korruption oder zur Vermeidung kartellrechtswidrigen Verhaltens, die sich im nachfolgenden Abschnitt zu → **Richtlinien und Konzepte** finden.

Die methodische Verantwortung für das Thema Compliance Management in der Porsche AG liegt bei der Hauptabteilung „Recht und Compliance“. Die Compliance-Organisation besteht aus dem Chief Compliance Officer und den Verantwortlichen für die jeweiligen Compliance-Themenfelder. Der Chief Compliance Officer erstattet dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats quartalsweise Bericht über den Umsetzungsstand des Compliance-Management-Systems (CMS) sowie über die wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten.

Bei den Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns liegt das Thema Compliance grundsätzlich in Verantwortung der lokalen Geschäftsleitung. Bei ausgewählten Konzerngesellschaften übernehmen die verantwortlichen Leiter Recht und Compliance als lokale Compliance Officer die operative Steuerung des Themas Compliance und berichten turnusgemäß an die Geschäftsleitung und die zentrale Compliance-Abteilung der Porsche AG.

Über die interne Compliance-Risikobewertung werden kontinuierlich Risikopotenziale identifiziert, Arbeitsschwerpunkte festgelegt und Präventionsmaßnahmen, wie z. B. Schulungen, abgeleitet. Grundlage hierfür sind Compliance-Risikoanalysen, die das Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen und die Art der Geschäftspartnerbeziehungen berücksichtigen. Diese werden in den Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt und anlassbezogen und wiederkehrend aktualisiert. Auch die Konzerngesellschaften führen Compliance-Risikoanalysen durch.

Seit 2021 führt die zentrale Abteilung „Compliance“ jährlich ein sogenanntes Compliance Monitoring in einzelnen Fachbereichen der Porsche AG bzw. in einzelnen Porsche AG Tochtergesellschaften durch. Dabei stehen neben allgemeinen Compliance-Maßnahmen die Themenfelder Antikorruption, Kartellrecht, Geldwäscheprävention und „Business and Human Rights“ (BHR) im Fokus. Der Monitoring-Prozess ist mehrstufig und umfasst neben der Durchführung von Interviews auch risikoorientierte Prüfungshandlungen wie die stichprobenartige Durchsicht von Compliance-relevanten Geschäftsvorgängen mit Unterstützung von Anwaltskanzleien und Beratungsunternehmen. Die Ergebnisse werden in einem Bericht zusammengefasst, der bei erkanntem Verbesserungsbedarf entsprechende Maßnahmen vorsieht.

Integrität

Integrität bedeutet, über gesetzliche Regelungen hinaus und unabhängig von ökonomischem, sozialem oder emotionalem Druck aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun. Das Integritätsmanagement der Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, Integrität dauerhaft in der Unternehmenskultur zu verankern. Führungskräfte und Beschäftigte sollen befähigt werden, nach ethischen Grundsätzen, mit Verantwortung, aus Überzeugung und standhaft zu handeln. Um diese werte- und haltungsorientierte Kultur bestmöglich zu fördern, ist das Integritätsmanagement der Porsche AG im Vorstandsressort „Personal- und Sozialwesen“ im Bereich „Mitarbeiterentwicklung & Unternehmenskultur“ angesiedelt. Die Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns verantworten das Thema Integrität jeweils direkt.

Integres Verhalten ist in der Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) des Porsche AG Konzerns festgeschrieben. Diese betont nicht nur die Bedeutung des ehrlichen, integren und ethisch korrekten Verhaltens jeder und jedes Einzelnen, sondern hebt explizit auch die Vorbildfunktion von Vorständen und Führungskräften hervor. Auch im „Porsche Code“ ist Integrität ein zentraler Wert. In den Personalprozessen zu Einstellung, Mitarbeiterbindung, Personalentwicklung, Vergütung und Disziplinarwesen spielt Integrität ebenfalls eine wichtige Rolle. Mindeststandards hierzu sind in der Konzernrichtlinie „HR Compliance“ im nachfolgenden Abschnitt zu → **Richtlinien und Konzepte** festgelegt.

Eine Berichterstattung über den Umsetzungsstand und zu wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten der Porsche AG erfolgt halbjährlich an das Gremium „Compliance Council“, anlassbezogen an den Vorstand sowie jährlich im Rahmen des Integritätsberichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Um die Integritätskultur regelmäßig zu überprüfen, nutzen die Porsche AG sowie seit dem Berichtsjahr auch ausgewählte Konzerngesellschaften die Mitarbeiterbefragung → **Porsche Puls**. Eine Abfrage zu integrem und regelkonformem Verhalten in der Unternehmensorganisation ist Teil des Fragenkatalogs.

Korruption und Bestechung

Der Porsche AG Konzern lehnt Korruption und Bestechung in jeglicher Form ab. Diese Haltung ist sowohl gegenüber den eigenen Mitarbeitenden und Führungskräften als auch gegenüber unmittelbaren Zulieferern, direkten Geschäftspartnern und Amtsträgern in Verhaltensgrundsätzen und weiterführenden Konzernrichtlinien geregelt. Auch der korrekte Umgang mit Spenden, Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken und Einladungen ist dort festgelegt, siehe im nachfolgenden Abschnitt zu → **Richtlinien und Konzepte**.

Die Verantwortung für die Steuerung des Compliance-Themenfelds „Korruption und Bestechung“ liegt im Bereich Recht und Compliance.

Hinweisgebersystem

Um Compliance-Verstöße zu entdecken, hat der Porsche AG Konzern ein Hinweisgebersystem eingerichtet. Das Hinweisgebersystem soll potenziellen Schaden vom Porsche AG Konzern abwenden.

An das Hinweisgebersystem können alle Verstöße gemeldet werden, die von Beschäftigten des Porsche AG Konzerns im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung begangen wurden. Dazu gehören sämtliche Verstöße gegen Gesetze und interne Regelungen.

Interne und externe Hinweisgeber – Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Beschäftigte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte – können jederzeit potenzielle Verstöße melden. Hierfür werden unterschiedliche Meldekanäle angeboten, wie z. B. E-Mail, Postweg, Telefon oder ein Online-Tool. Zusätzlich gibt es auch externe Rechtsanwälte, die als Ombudsleute fungieren. Mitarbeitende können sich zudem an die Geschäftsstelle des Hinweisgebersystems (Hinweisgeberstelle), an ihre Vorgesetzten oder an die lokalen Compliance Officers (LCO) wenden. Beschäftigte des Porsche AG Konzerns sind verpflichtet, auf Regelverstöße hinzuweisen und entsprechende Hinweise an die Meldestellen zu melden. Die Verpflichtung besteht vorbehaltlich etwaiger gesetzlicher Verschwiegenheitspflichten (z. B. der Datenschutzbeauftragten oder der Betriebsärztinnen und -ärzte).

Die Meldung sowie die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgt auf Wunsch anonym. Bei der Online-Meldung verhindert eine spezielle IT-Infrastruktur auf Wunsch, dass die Hinweisquelle identifiziert werden kann. Eine weitere Meldemöglichkeit sind sogenannte Ombudsleute: Externe Rechtsanwälte beraten zum Hinweisgebersystem und ermöglichen, dass Meldungen von Hinweisgebern – auf Wunsch auch anonym – an das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns weitergeleitet werden. Innerhalb des Porsche AG-konzernweiten Hinweisgebersystems geben Konzerngesellschaften relevante Hinweise an das unabhängige „Porsche Aufklärungs-Office“ (PAO) weiter.

Steuerungsrelevante Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Eine wichtige Säule des Hinweisgebersystems ist der Grundsatz des fairen Verfahrens. Es soll den größtmöglichen Schutz für Hinweisgeber, Betroffene und Beschäftigte gewährleisten, die an der Aufklärung des gemeldeten Fehlverhaltens mitwirken. Der Porsche AG Konzern schützt alle Hinweisgeber bestmöglich vor Benachteiligungen und Repressalien. Dies gilt auch für Personen, welche die Untersuchung der Fälle unterstützen.

Während der gesamten Untersuchung gilt strikte Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen Regelverstoß eingeleitet. Es gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden.

Das Verfahren wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an das PAO gerichtet werden.

Die Hinweisgeber haben vonseiten des Porsche AG Konzerns keine arbeitsrechtlichen oder sonstigen Konsequenzen zu befürchten. Benachteiligungen, Einschüchterungen oder Anfeindungen von Hinweisgebern sowie Repressalien gegen Hinweisgeber wegen ihrer Meldung werden nicht geduldet, sondern untersucht und ggf. geahndet. Für Hinweisgeber, die aufgrund ihrer Meldung benachteiligt werden, steht das PAO zur Verfügung. Das PAO ist verpflichtet, eine Meldung als Verdacht auf einen schwerwiegenden Regelverstoß aufzunehmen und den Sachverhalt aufzuklären. Die genauen Vorgaben hierzu sind in der Konzernrichtlinie Hinweisgebersystem → **Richtlinien und Konzepte** enthalten.

Im Fall von Verstößen durch Mitarbeitende erfolgt eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Mitarbeitenden. Abhängig von der Schwere des Verstoßes reichen die Konsequenzen von Ermahnungen bis hin zur fristlosen Kündigung des Arbeitsverhältnisses. Die Bandbreite des gemeldeten Fehlverhaltens erstreckt sich von Verstößen gegen interne Regelungen über Vermögensdelikte bis hin zu Personalangelegenheiten.

Auch bei unmittelbaren Zulieferern erfolgt im Fall von Compliance-Verstößen eine Sanktionierung, die bis zur sofortigen Beendigung der Geschäftsbeziehung reichen kann.

Beschwerdeverfahren

Für menschenrechtliche und umweltbezogene Beschwerden im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit steht das BHR-Beschwerdeverfahren (Business and Human Rights) zur Verfügung.

Das BHR-Beschwerdeverfahren ist in der **Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** definiert und wird zentral von der Porsche AG für den Porsche AG Konzern betrieben. Eingehende Beschwerden werden von der Porsche AG mittels eines standardisierten Prozesses bearbeitet.

Die Verfahrensgrundsätze sowie Informationen zur Einreichung und Bearbeitung von Beschwerden sind in der Verfahrensordnung für das BHR-Beschwerdeverfahren beschrieben. Die Verfahrensordnung ist auf der Website der Porsche AG öffentlich zugänglich und somit auch für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einsehbar.

Zur Überwachung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hat der Vorstand der Porsche AG im Jahr 2023 das „Business and Human Rights Council“ (BHR Council) eingerichtet. Dieses Gremium ist fachübergreifend besetzt, direkt an den Vorstand angebunden und wird durch eine eigene Geschäftsstelle unterstützt. Wesentliche Inhalte der Sitzungen des BHR Councils sind beispielsweise menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus der Risikoanalyse und Erkenntnisse aus der Prüfung eingegangener Beschwerden.

Besteht der Verdacht, dass ein unmittelbarer oder mittelbarer Zulieferer die Nachhaltigkeitsanforderungen nicht einhält, greift der **Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM)**. Im Rahmen dieses Prozesses werden mögliche Hinweise auf Verstöße gegen die im Code of Conduct für Geschäftspartner festgelegten Nachhaltigkeitsanforderungen des Porsche AG Konzerns bearbeitet. Weitere Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Compliance und Integrität sind Gegenstand zahlreicher Richtlinien und Leitlinien im Porsche AG Konzern.

Die **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct)** für Mitarbeitende fasst die wichtigsten Grundsätze und Erwartungen an rechtmäßiges, integriertes und nachhaltiges Handeln für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte des Porsche AG Konzerns zusammen. Hierzu zählen der Umgang mit Interessenkonflikten, Geschenken und Gefälligkeiten, die Bekämpfung von Korruption, ein angemessenes Verhalten innerhalb des Porsche AG Konzerns sowie gegenüber Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern und Amtsträgern sowie die Übernahme von Verantwortung für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Die Verhaltensgrundsätze dienen als Richtschnur für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien und Konzepte im Rahmen ihrer Tätigkeit für den Porsche AG Konzern.

Die Leitlinie richtet sich an alle Vorstände, Mitglieder der geschäftsführenden Organe, Mitarbeitende und Führungskräfte im gesamten Porsche AG Konzern. Sie obliegt dem Verantwortungsbereich des Vorstands und ist im Internet öffentlich abrufbar.

Mitarbeitende, die ein Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnis mit der Porsche AG eingehen, erhalten in der Regel eine Sensibilisierung zu den Verhaltensgrundsätzen.

Das Kulturleitbild der Porsche AG zeigt anhand von vier Oberbegriffen (Herzblut, Pioniergeist, Sportlichkeit, Eine Familie) auf, „wie wir sind“. Der **„Porsche Code“** wurde aufbauend auf dem Kulturleitbild entwickelt und ergänzt dieses um weitere Dimensionen sowie Verhaltensweisen. Der Porsche Code liefert für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte der Porsche AG Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander.

Integrität ist ein zentraler Wert im Porsche Code und bildet ein starkes Fundament der Organisation. Mitarbeitende und Führungskräfte aus unterschiedlichen Bereichen waren über intern moderierte und konzipierte Workshops in die Entwicklung eingebunden. Der Porsche Code wurde vom Vorstand verabschiedet und ist im Intranet für Beschäftigte verfügbar. Er kann durch die Porsche-Konzerngesellschaften für die lokale Umsetzung genutzt werden.

Über den Porsche Code hinaus formulieren die **Leadership-Kriterien** zusätzliche Anforderungen an das Management. Die Vorbildfunktion „Integrität und Compliance vorleben“ ist eine dieser Anforderungen. Die Leadership-Kriterien dienen als Bewertungsmaßstab und Feedbackgrundlage im Rahmen des Performance Managements und bilden die Basis für alle eigenungsdiagnostischen Verfahren im Kontext der Führungskräfteentwicklung. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt → **Integrität**.

Der Porsche AG Konzern erwartet die Einhaltung von geltenden Gesetzen und ethischen Grundwerten nicht nur von den eigenen Mitarbeitenden, sondern auch von seinen Zulieferern und sieht gemeinsame Werte als Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Im **Code of Conduct für Geschäftspartner** sind diese in konkrete Anforderungen übersetzt.

Die Anforderungen ergeben sich im Wesentlichen aus geltenden Gesetzen und sind in der Regel vertraglich verankert. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Geschäftspartner darüber hinaus, die Anforderungen auch an ihre eigenen Zulieferer in der vorgelagerten Lieferkette weiterzugeben und angemessene Kontrollmaßnahmen zur Überprüfung einzurichten.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner umfasst auch Vorgaben zur Geschäftsethik: Die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns dürfen Entscheidungen ausschließlich nach sachlichen Kriterien treffen und sich nicht von sachfremden Interessen oder Beziehungen beeinflussen lassen. Jegliche Form von Korruption und unzulässigen Zahlungen, einschließlich sogenannter Beschleunigungszahlungen für Amtshandlungen, ist abzulehnen und zu verhindern. Zudem müssen die geltenden Vorschriften gegen Geldwäsche eingehalten werden. Ebenso müssen die unmittelbaren Zulieferer den fairen und freien Wettbewerb sowie die geltenden Wettbewerbs- und Kartellvorschriften einhalten und dürfen keine wettbewerbswidrigen Absprachen treffen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner obliegt dem Verantwortungsbereich des Vorstands. Er steht auf der Porsche-Website in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung. [➔ https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/](https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/)

Um beispielsweise die Umsetzung des Code of Conduct für Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette abzusichern, führt die Porsche AG mittels Responsible-Supply-Chain-System (ReSC) eine risikoorientierte Überprüfung ausgewählter Geschäftspartner hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften und Compliance-Anforderungen durch. Ein gemeinsamer Austausch sowie ein partnerschaftlicher Umgang sollen auch mögliche Optimierungen im Bereich Compliance fördern.

Mit der **Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** bekennt sich der Porsche AG Konzern dazu, Menschenrechte zu achten und dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Die Grundsatzklärung beschreibt die Umsetzung und die Einhaltung von menschenrechtlichen sowie umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG im Porsche AG Konzern. Im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** ist die Grundsatzklärung detailliert dargestellt.

Die **Konzernrichtlinie Arbeits- und Sozialrecht** zielt darauf ab, die rechtskonforme Umsetzung aller Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften (u. a. das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz) innerhalb des Porsche AG Konzerns zu gewährleisten. Die Richtlinie bestimmt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Rechtsberatung im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts und verpflichtet alle Konzerngesellschaften zur Einrichtung eines betrieblichen Beschwerdemanagements für Diskriminierungsfälle gemäß den nationalen gesetzlichen Regelungen. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt → **Beschwerdeverfahren** und im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**. Die Richtlinie enthält Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards und ist verpflichtend. Das heißt, Führungskräfte und Vorgesetzte haben dafür Sorge zu tragen, dass die Beschäftigten die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten.

Die **Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** dient als übergeordneter Rahmen zur Umsetzung und Einhaltung von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Die Richtlinie regelt in diesem Zusammenhang die Organisation, die Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten innerhalb des Porsche AG Konzerns nach dem LkSG und spezifiziert die bestehenden Regelungen für den Schutz von Menschenrechten sowie für die Einhaltung von umweltrechtlichen Pflichten und Sozialstandards. Dies umfasst sowohl die Geschäftstätigkeiten im eigenen Geschäftsbereich des Porsche AG Konzerns als auch die Porsche-Lieferketten.

Die **Konzernrichtlinie „HR Compliance“** beschreibt Zuständigkeiten, Aufgaben und Ziele im Hinblick auf die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien sowie die Förderung und Weiterentwicklung von Compliance und Integrität in Personalinstrumenten und -prozessen für die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns. Dazu gehören chancengerechte Prozesse und die Förderung von Diversität in einem vorurteilsfreien Arbeitsumfeld. Weitere Informationen finden sich im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**.

In der **Konzernrichtlinie „Compliance Management“** sind die Anforderungen an das Compliance-Management-System definiert. Dazu macht die Richtlinie Vorgaben für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sowie unternehmensinterner Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzerngesellschaften hin.

Bei der Integration neuer Gesellschaften in den Porsche AG Konzern werden Aspekte der Unternehmenskultur und Mindestanforderungen zur Integrität unter Berücksichtigung des jeweiligen Geschäftsmodells auf die neuen Gesellschaften übertragen. Dies geschieht durch das Integrationsmanagement im Rahmen der jeweiligen „Post Merger Phase“, die in der **Konzernrichtlinie „Mergers & Acquisitions“** geregelt ist.

Richtlinien und Konzepte zum Thema Interessenkonflikte, Korruption und Bestechung

Die Themen Interessenkonflikte, Korruption und Bestechung sind Gegenstand allgemeiner Leitlinien wie der „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) für Mitarbeitende.

Die zentrale Richtlinie ist die **Konzernrichtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“**, die Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Interessenkonflikten und zur Vermeidung von Korruption gibt.

Die Richtlinie regelt insbesondere die Zulässigkeitskriterien für die Gewährung und Annahme von Zuwendungen wie Geschenken und Einladungen im dienstlichen Zusammenhang und definiert die diesbezüglich zulässigen Entscheidungs- und Handlungsspielräume für Mitarbeitende sowie Führungskräfte.

Darüber hinaus definiert sie antikorrupsionsspezifische Anforderungen zur Umsetzung des Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns, u. a. hinsichtlich der sorgfältigen Prüfung von (potenziellen) unmittelbaren Geschäftspartnern unter Compliance-Gesichtspunkten.

In der Richtlinie werden zudem Vorgaben für die Information und Schulung der Beschäftigten zu den Antikorrupsionsbestimmungen sowie weiteren relevanten Antikorrupsionsthemen gemacht. Die Durchführung liegt u. a. im Verantwortungsbereich der Compliance Officer der Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns.

Die Konzernrichtlinie wird jährlich auf Anpassungsbedarfe geprüft. Hierbei werden ggf. auch neue oder geänderte rechtliche Anforderungen und Erkenntnisse aus der Beratungspraxis im zentralen Compliance Helpdesk berücksichtigt.

Allgemeine Compliance-Ziele



Darüber hinaus ist das Thema Korruption und Bestechung auch in der **Konzernrichtlinie „Spenden und CSR-Sponsoring“** adressiert. Die Richtlinie legt eine einheitliche Vorgehensweise und grundlegende Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Förderprojekten mit Spenden und CSR-Sponsoring-Maßnahmen (aktives Sponsoring) fest. Weitere Informationen finden sich im Kapitel → **S3 Betroffene Gemeinschaften**.

Ziel ist es, Spenden- und Sponsoringgelder im Bereich der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung rechtskonform und ausschließlich im Interesse des Porsche AG Konzerns zu verwenden.

Die **Konzernrichtlinie „Sponsoring“** legt eine einheitliche Vorgehensweise für Sponsoringmaßnahmen, Markenkooperationen (Brand Partnerships) und Markenlizenzpartnerschaften des Porsche AG Konzerns, speziell der Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, fest.

Der Porsche AG Konzern setzt Sponsoring, Markenkooperationen und Markenlizenzpartnerschaften für die Kommunikation mit Kundinnen und Kunden, Verbrauchern und Endnutzern, aber auch zur Gewinnerzielung ein. Speziell für die Porsche AG Konzerngesellschaft Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG ist das

Eingehen von Markenlizenzpartnerschaften sowohl Geschäftsgrundlage als auch per Gesellschaftervertrag definierter Geschäftszweck.

Einheitliche, konzernweit geltende Vorgaben sollen die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sichern, ebenso wie ein einheitliches Auftreten des Porsche AG Konzerns und seiner Konzerngesellschaften nach außen. Die Richtlinie definiert zulässige Förderbereiche und unzulässige Maßnahmen und grenzt die Begriffe Sponsoring, Markenkooperationen und Markenlizenzpartnerschaft voneinander ab.

Die **Konzernrichtlinie „Fahrzeugsonderkonditionen“** macht konkrete Vorgaben für die Gewährung von Rabatten oder sonstige Zuwendungen im Zusammenhang mit Fahrzeugtransaktionen an bestimmte Stakeholdergruppen. Durch die hierzu verabschiedeten Prozesse wird Transparenz über (geplante) Gewährung von Fahrzeugsonderkonditionen und die Einhaltung der genehmigten Sonderkonditionen geschaffen.

Die **Konzernrichtlinie „Kartell- und Wettbewerbsrecht“** beschreibt die Zuständigkeiten, Aufgaben und Ziele im Hinblick auf die kartell- und wettbewerbsrechtliche Rechtsberatung. Darüber hinaus regelt sie die einheitliche Vorgehensweise sowie

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- › Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

die erforderlichen Maßnahmen der Compliance in den Bereichen Kartell- und Wettbewerbsrecht. Insoweit ergänzt sie die Konzernrichtlinie „Compliance Management“.

Die Richtlinie beschreibt das Risiko von Verstößen gegen kartell- oder wettbewerbsrechtliche Vorschriften im Verhältnis zu Wettbewerbern bzw. im Verhältnis zu Unternehmen der vor- oder nachgelagerten Fertigungsstufe (z. B. freie Porsche-Importeure/-Händler, unmittelbare Zulieferer) oder gegenüber sonstigen Dritten. Dies soll durch ein funktionierendes Compliance Management vermieden werden.

Die **Konzernrichtlinie „Geldwäscheprävention“** beschreibt Verantwortlichkeiten und Aufgaben im Hinblick auf die Geldwäscheprävention bei der Porsche AG und in den Anwendungsbereich fallenden Konzerngesellschaften. Die Richtlinie orientiert sich im Wesentlichen am deutschen Geldwäschegesetz.

Die **Konzernrichtlinie „Hinweisgebersystem“** trifft Regelungen zum Umgang mit Hinweisen auf Regelverstöße im Porsche AG Konzern. Sie setzt damit den Rahmen für das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns und zielt darauf ab, regelkonformes Verhalten durch die Aufklärung, Behebung und ggf. Ahndung von Compliance-Verstößen bestmöglich zu gewährleisten.

Als primäre (interne) Meldestelle für mögliche Regelverstöße ist die Geschäftsstelle des Hinweisgebersystems vorgesehen, daneben sieht die Richtlinie weitere Meldekanäle für interne und externe Hinweisgeber vor, die im Abschnitt **→ Hinweisgebersystem** genannt werden.

Das Verfahren zur Untersuchung von Hinweisen ist ebenfalls in der Richtlinie beschrieben. Auf festgestellte Verstöße wird unter Beachtung z. B. der geltenden datenschutz- sowie arbeits- und mitbestimmungsrechtlichen Vorgaben reagiert.

Die Konzernrichtlinie sieht ausdrücklich den Schutz von Hinweisgebern vor. Benachteiligungen oder Repressalien gegen Hinweisgeber aufgrund ihrer Meldungen werden nicht geduldet und nach dieser Richtlinie untersucht und ggf. geahndet. Anonyme Meldungen von Hinweisgebern sind möglich, soweit das jeweils anwendbare nationale Recht dies nicht ausdrücklich untersagt. Sofern sie verlangen, dass ihre Identität gegenüber anderen Stellen des Porsche AG Konzerns nicht offengelegt wird, wird dies im Rahmen geltenden Rechts sichergestellt.

Die Regelungen der Konzernrichtlinie berücksichtigen die Vorgaben des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementansätzen, den Richtlinien und den Konzepten leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab, mit denen er das Ziel verfolgt, Integrität und ethisches Verhal-

ten zu fördern und die Integritätskultur innerhalb der Automobilbranche positiv zu beeinflussen. Diese Maßnahmen werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt und wurden auch im Berichtsjahr durchgeführt, nachverfolgt und berichtet.

Das Compliance-Programm des Porsche AG Konzerns umfasst verschiedene Maßnahmen zur Prävention und Reaktion. Auf Basis einer systematischen Risikoanalyse werden anlassbezogen und fortlaufend Handlungsbedarfe und Maßnahmen zur Prävention unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells, relevanter Umfeldbedingungen sowie der Art der Geschäftspartnerbeziehungen definiert.

COMPLIANCE-BERATUNG

Beschäftigte des Porsche AG Konzerns können sich vertraulich zu allen Compliance-Themen beraten lassen. Hierfür wurde im Porsche AG Konzern ein zentraler Compliance Helpdesk eingerichtet.

Über das Porsche Veranstaltungs- und Geschenkemanagement (PVGGM) werden Beschäftigte der Porsche AG zu Zuwendungen in Form von Geschenken und Einladungen beraten.

KOMMUNIKATION UND SCHULUNGEN ZU COMPLIANCE-THEMEN

Die Führungskräfte und die Belegschaft der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden regelmäßig zu relevanten Compliance-Themen informiert und geschult. Beispielsweise nahmen die indirekten Mitarbeitenden der Porsche AG zuletzt alle zwei Jahre an einem verpflichtenden digitalen Lernmodul zu den Verhaltensgrundsätzen teil.

Im Berichtsjahr führten Compliance-Themenverantwortliche Kommunikationsmaßnahmen in der Porsche AG durch, wie z. B. die Veröffentlichung von Beiträgen und Erklärfilmen im Intranet. Auch gab es Präsenzveranstaltungen und virtuelle Termine zur Mitarbeiterschulung sowie digitale Lernmodule.

Die Compliance-Themenverantwortlichen führen im Rahmen von zentralen HR-Programmen Compliance-Schulungen bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften durch. Hinzu kommen organisierte Schulungen der Compliance-Themenverantwortlichen, etwa zu gesetzlich erforderlichen oder zu aktuellen Themen für bestimmte Fachbereiche und Zielgruppen oder auf Anfrage.

Dabei werden die relevanten Zielgruppen und inhaltlichen Schwerpunkte bei der Porsche AG risikobasiert in einem Schulungskonzept festgelegt. Verbindliche Schulungsformate gibt es insbesondere für Führungskräfte, indirekte Mitarbeitende und neue Beschäftigte.

Für das Berichtsjahr wurden bei der Porsche AG rund 524 Beschäftigte in Präsenz- und virtuellen Veranstaltungen und

9.658 Teilnehmende mittels digitaler interaktiver Lernmodule zu den Themen Antikorruption, Geldwäscheprävention und Kartellrecht geschult. 19.324 Beschäftigte der Porsche AG absolvierten das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“. Dieses stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Auch die Inhalte der Konzernrichtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ sowie „Menschenrechte“ sind Gegenstand der Schulung.

Die Porsche AG ist zur Reduzierung von Korruptionsrisiken wie Interessenkonflikte, unzulässige Zuwendungen oder Geldwäsche auf risikobasierte und zielgruppenorientierte Schulungen fokussiert. Im Zuge dessen werden die relevanten Mitarbeitenden der Porsche AG regelmäßig zum Thema „Anti-Korruption“ geschult. Für das Berichtsjahr haben 95,1 % der relevanten Mitarbeitenden an einer Schulung zu Anti-Korruption (bzw. zu den Verhaltensgrundsätzen) teilgenommen.

Weiterführende Informationen zum Compliance-relevanten Schulungs- und Kommunikationsangebot bei der Porsche AG finden Beschäftigte im Intranet.

KOMMUNIKATION UND SCHULUNGEN ZUM THEMA INTEGRITÄT

Im Rahmen des Integritätsmanagements werden zielgruppenspezifisch Aktivitäten sowie Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Schulung durchgeführt. Dies erfolgt fortlaufend oder anlassbezogen.

So werden Mitarbeitende der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften im Rahmen der Entwicklung zur Führungskraft zum Thema Integrität geschult. Neu eingestellte Mitarbeitende werden mittels Formaten für die Einarbeitung und Integration entsprechend sensibilisiert.

Das interdisziplinäre Multiplikatoren-Netzwerk zu Marke, Kultur und Integrität bietet Beschäftigten der Porsche AG eine Plattform für Erfahrungsaustausch, Impulse und Vorträge. Es unterstützt seine Botschafterinnen und Botschafter dabei, das Thema Integrität in den Fachbereichen zu verankern. Im Intranet finden Beschäftigte gebündelte Informationen zu Integrität.

Integritätsrelevante Aspekte werden zudem auf allen Führungsebenen über spezifische Formate, Impulse und Veranstaltungen thematisiert. Darüber hinaus können Führungskräfte in einem eigenen Bereich zu Integrität auf eine Toolbox zugreifen und diese im Tagesgeschäft verwenden. Dort sind Tools zur Selbstreflexion, Formate für Dialoge und weitere Informationen sowie Impulse rund um das Thema Integrität verfügbar. In ihrer Vorbildfunktion können Führungskräfte damit eigene Workshops durchführen, um ihr Integritätsverständnis zu schärfen und Maßnahmen zur Verbesserung der gelebten Integrität gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden zu definieren und umzusetzen.

SCHULUNGEN ZUM HINWEISGEBERSYSTEM

Im Rahmen der internen Schulungen zu Compliance wird regelmäßig auch zum Hinweisgebersystem und zum Vorgehen bei Meldung von potenziellen Verstößen informiert. Darüber hinaus sind die Meldewege von Hinweisen Bestandteil u. a. der Schulungen zu den Porsche-Verhaltensgrundsätzen.

SCHULUNGEN ZUM LIEFERANTENRISIKOMANAGEMENT

Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns in der Beschaffung wurden im Berichtsjahr regelmäßig zu Themen und aktuellen Änderungen im Bereich Risikomanagement geschult, insbesondere zu den Prozessen der finanzwirtschaftlichen Einschätzung.

INTEGRITÄT IM INTEGRATIONSMANAGEMENT

Neue Konzerngesellschaften werden im Rahmen eines Integrationsmanagements systematisch an die Unternehmenskultur des Porsche AG Konzerns herangeführt. Mindestanforderungen zu Kultur und Integrität werden mit den Gesellschaften besprochen und die Umsetzung anlassbezogen beratend unterstützt.

ÜBERPRÜFUNG VON GESCHÄFTSPARTNERN

Um die Umsetzung des Code of Conduct für Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette abzusichern, prüfen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften ihre Geschäftspartner vor Aufnahme einer Vertragsbeziehung hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften und Compliance-Anforderungen anhand eines risikobasierten Ansatzes. Weitere Informationen hierzu finden sich auch im nachfolgenden Abschnitt zu **→ Management der Beziehungen zu Lieferanten**.

REAKTIVE MASSNAHMEN UND SANKTIONEN

Als wesentliche Maßnahme der Reaktion auf potenzielle Compliance-Verstöße betreibt der Porsche AG Konzern ein Hinweisgebersystem, über das potenzielle Verstöße von Beschäftigten des Porsche AG Konzerns gegen Gesetze oder interne Regelungen gemeldet werden können. Siehe Abschnitt zum **→ Hinweisgebersystem**.

ZIELE

Die Compliance-Organisation der Porsche AG hat auf Grundlage der allgemeinen Unternehmensziele, der Unternehmensstrategie, der Vision und Mission des Porsche AG Konzerns und unter Berücksichtigung der für den Porsche AG Konzern besonders bedeutsamen Regelungen allgemeine Ziele entwickelt, die mit dem Compliance-Management-System erreicht werden sollen. Dazu gehört etwa, regeltreues Verhalten zu fördern, den Ruf des Porsche AG Konzerns zu bewahren und das Unternehmen, seine Organe und seine Beschäftigten vor rechtlichen wie auch disziplinarischen Konsequenzen zu schützen. Ferner will der Porsche AG Konzern kontinuierlich eine verantwortungs- und wertebasierte Compliance-Kultur fördern.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- › Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Ziel der Initiativen und Maßnahmen des Integritätsmanagements ist die dauerhafte Verankerung einer werte- und haltungsorientierten Kultur.

Ein Compliance-Ziel ist es, in der Porsche AG jährlich in jedem Compliance-Themenfeld mindestens zwei Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen. Den entsprechenden Zielgruppen sollen über Formate, wie beispielsweise Filme, Intranetbeiträge sowie Online- oder Präsenz-Schulungen, Compliance-Inhalte und -Vorgaben vermittelt werden. Das Ziel wurde im Berichtsjahr mit sechs durchgeführten themenspezifischen Kommunikationsmaßnahmen zu den Compliance-Themenfeldern „Antikorruption“, „Geldwäscheprävention“ und „Kartellrecht“ erreicht.

Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, dass die Compliance-Mitarbeitenden in den Compliance-Themenfeldern „Antikorruption“, „Geldwäscheprävention“ und „Kartellrecht“ jährlich an mindestens zwei Fortbildungsveranstaltungen teilnehmen sollen. Thematisch sollen sich diese Fortbildungen auf die jeweils eigene Themenverantwortung in der Porsche AG beziehen. Sie können intern oder extern besucht werden und die Teilnahme ist beispielsweise über ein Zertifikat zu dokumentieren. Mit Ausnahme von Mitarbeitenden, die im Laufe des Berichtsjahres ausgeschieden sind bzw. ihre Tätigkeit in der Compliance-Abteilung erst in der zweiten Jahreshälfte 2024 aufgenommen haben, nahmen alle Mitarbeitenden der jeweiligen Fachabteilungen im Berichtsjahr an mindestens zwei Fortbildungsveranstaltungen teil.

Als Methode zur Überwachung der drei gesetzten Ziele wurde der Abgleich des Soll- und Ist-Werts zum Jahresende genutzt.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. Dies sind für das Thema „Anti-Korruption“ die Gesellschaften, die u. a. indirekte Mitarbeitende regelmäßig beschäftigen. Für das Thema „Geldwäscheprävention“ sind dies die Gesellschaften, die für sich Geldwäscherisiken identifiziert haben. In den für den Porsche AG Konzern für Anti-Korruption definierten Risikofunktionen ist zu 97,3 % ein Schulungskonzept zum Thema Anti-Korruption ausgerollt. In den für den Porsche AG Konzern für Geldwäscheprävention definierten Risikofunktionen ist zu 100 % ein Schulungskonzept zum Thema Geldwäscheprävention ausgerollt.

Im Berichtsjahr lagen keine Sachverhalte vor, die zu Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften und damit einhergehenden Geldbußen im Porsche AG Konzern geführt haben.

Methoden und Annahmen

Zur Ermittlung der Abdeckungsquote für das Thema „Anti-Korruption“ wird bei den Risikofunktionen des Porsche AG Konzerns abgefragt, ob indirekte Mitarbeitende beschäftigt werden und ob ein Schulungskonzept zu Anti-Korruption ausgerollt ist. Die Ergebnisse werden anschließend auf Konzernebene zusammengefasst und basierend darauf wird eine Quote berechnet.

Zur Ermittlung der Abdeckungsquote für das Thema „Geldwäscheprävention“ wird bei den Risikofunktionen des Porsche AG Konzerns abgefragt, ob ein Schulungskonzept zu Geldwäscheprävention ausgerollt ist. Die Ergebnisse werden anschließend auf Konzernebene zusammengefasst und basierend darauf wird eine Quote berechnet.

Die Anzahl der Verurteilungen und die Höhe der Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften werden ebenfalls bei den Konzerngesellschaften abgefragt und im nächsten Schritt aggregiert.

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, sich überparteilich für einen zukunftsfähigen und starken Welthandel zu engagieren. Internationaler Wettbewerb, grenzüberschreitende Wirtschaftstätigkeit, Freizügigkeit für Arbeitnehmende und weltweiter Austausch von Wissen sind wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern begrüßt internationale Handlungsrahmen für mehr Nachhaltigkeit und unterstützt das Pariser Klimaabkommen inkl. 1,5-Grad-Ziel. Dies sind für den Porsche AG Konzern Grundlagen freier, nachhaltiger, fairer und regelbasierter internationaler Handelsbeziehungen. Ausführliche Informationen zur Dekarbonisierung finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern arbeitet in einem vielschichtigen und stark regulierten Umfeld. So weitgehend wie möglich schätzt der Porsche AG Konzern die potenziellen Folgen seines unternehmerischen Handelns für die Gesellschaft und die Umwelt ab und bezieht sie in die internen Prozesse ein. Darüber hinaus bringt der Porsche AG Konzern sich bei der Gestaltung des regulatorischen Rahmens für sein wirtschaftliches Handeln aktiv ein und gestaltet diesen mit. Grundsätzlich sind politisch-regulatorische Entscheidungen, die geeignete Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln schaffen, dem Porsche AG Konzern ein Anliegen.

Der Porsche AG Konzern setzt sich für geeignete Rahmenbedingungen für den Hochlauf der Elektromobilität ein. Für die Elektromobilität sollte der Ausbau der Ladeinfrastruktur verbindlich und ambitioniert vorangetrieben werden. eFuels sollten den Hochlauf der Elektromobilität ergänzen. Der Porsche AG Konzern befürwortet ambitionierte und gleichzeitig wirtschaftlich umsetzbare Umwelt- und Klimaziele.

Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Porsche AG Konzern entscheidend. Politische Zuwendungen, sowohl finanziell als auch als in Form von Sachleistung, wie z. B. Parteispenden oder Sponsorings von Parteiveranstaltungen, hat der Porsche AG Konzern 2024 nicht erbracht.

Verantwortlich für Tätigkeiten im Zusammenhang mit politischer Interessenvertretung sind bei der Porsche AG die Mitglieder des Vorstands, die Leitung der Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ sowie die Leitung der Abteilung „Politik und Gesellschaft“. Positionen in der öffentlichen Verwaltung sowie in Regulierungsbehörden bestanden im Berichtsjahr bei keiner der genannten verantwortlichen Stellen.

Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ verantwortet dabei die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns gegenüber allen Beteiligten. Sie ist die zentrale Koordinationsstelle für ein abgestimmtes Vorgehen und Handeln sowie eine einheitliche Kommunikation. Zu den Aufgaben gehören auch die Organisation und die Betreuung politischer Besuchsprogramme und Veranstaltungen. Außerdem informiert die Abteilung den Vorstand regelmäßig über aktuelle politische Themen und Entwicklungen. Über den Steuerkreis „Governmental Affairs“ koordiniert die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ politikbezogene Aktivitäten des Porsche AG Konzerns und sorgt für ein einheitliches Vorgehen sowie eine konsistente Kommunikation mit den Stakeholdern.

Mitarbeit in Verbänden

In folgenden Verbänden ist der Porsche AG Konzern Mitglied (Auswahl):

- › **Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)**
- › **Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e. V. (Südwestmetall)**
- › **Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart**
- › **Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig**
- › **American Chamber of Commerce in Germany e. V. (AmCham Germany)**
- › **Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft e. V.**

Mit aktuellen politischen Themen befasst sich der Porsche AG Konzern auch, indem dieser aktiv in ausgewählten Verbänden mitwirkt. Die Koordination dieser Tätigkeit liegt ebenfalls im Aufgabenbereich der Abteilung „Politik und Gesellschaft“. Auch dabei gelten die Grundsätze der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit. Wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen sind jederzeit zu beachten. Die Porsche AG ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung (R001768, 🔗 <https://www.lobbyregister.bundestag.de/>) sowie dem Transparenzregister Baden-Württemberg (🔗 <https://www.landtag-bw.de/de/der-landtag/transparenzregister>) eingetragen. Der Volkswagen Konzern (REG-Nummer: 6504541970-40, 🔗 https://transparency-register.europa.eu/search-register-or-update_de) ist im Transparenzregister der Europäischen Union eingetragen. Das Nardò Technical Center S.r.l. ist im Lobbyregister der Region Apulien in Italien eingetragen (Identifikationsnummer 23, 🔗 <https://lobbying.regione.puglia.it/ords/?p=122:28::NO>).

Weitere Mitgliedschaften der Porsche AG in Verbänden sind im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung verzeichnet.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Das Thema Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten ist in der **Konzernrichtlinie „Grundsätze Kommunikation und Governmental Affairs“** geregelt. Sie schreibt vor, dass jede politische Tätigkeit den Grundsätzen Integrität, Transparenz und Nachvollziehbarkeit folgen muss.

Diese Konzernrichtlinie legt Regeln für eine einheitliche Kommunikation des Porsche AG Konzerns fest – von nationaler und internationaler Öffentlichkeitsarbeit über Pressearbeit bis hin zur Kommunikation mit Vertretern aus den Bereichen Politik und Gesellschaft bzw. führenden Vertretern von Behörden. Sie definiert daher auch Leitlinien für den Kontakt mit politischen Stakeholdern und regelt den Prozess der politischen Interessenvertretung in Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.

Die Richtlinie ist im Intranet verfügbar und gilt für den gesamten Porsche AG Konzern. Sie liegt im Verantwortungsbereich des Vorstands.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national sowie international strenge Vorgaben zur Verhinderung von Korruption und Bestechung, die vom Porsche AG Konzern eingehalten werden. Auch die Vergabe von Spenden und Sponsorngeldern im gesellschaftlichen Umfeld ist zur Vermeidung von Interessenkonflikten klar geregelt → **Unternehmenskultur**.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- › Governance
- Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern bringt mit seiner Abteilung „Politik und Gesellschaft“ in einer **aktiven Interessenvertretung** seine Positionen in gesellschaftliche und politische Diskurse sowie Entscheidungsprozesse ein.

Dazu führt der Porsche AG Konzern regelmäßig einen transparenten und zielgerichteten gesellschaftspolitischen Dialog mit Regierungen, Parlamenten, Behörden, Verbänden, Institutionen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und zivilgesellschaftlichen Akteuren.

Die mit der politischen Interessenvertretung beauftragten Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns stimmen ihre Aktivitäten regelmäßig mit dem Bereich „Public Affairs“ des Volkswagen Konzerns ab, um ein koordiniertes Vorgehen und Handeln sowie eine einheitliche Kommunikation mit den Dialogpartnern weltweit für den Porsche AG Konzern abzusichern. Der Volkswagen Konzern unterhält eigene Unternehmensrepräsentanzen, z. B. in Berlin oder Brüssel. Diese übernehmen auch die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns.

Im Rahmen der Risikobewertung identifiziert und bewertet die Porsche AG regelmäßig relevante politische Entwicklungen wie auch regulatorische Maßnahmen und leitet daraus unter Einbeziehung eines Netzwerks von Politikverantwortlichen sowie externer Netzwerke und unter Einbeziehung von Verbandsarbeit, Themenverantwortlichkeiten und Prioritätsmärkten Handlungsempfehlungen für die Leitung der Porsche AG ab.

ZIELE

Derzeit hat der Porsche AG Konzern noch kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel im Sinne der ESRS formuliert, das als zentrale Steuerungsgröße für die wesentliche Auswirkung „Gefährdung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements“ in Betracht kommt. Da die Auswirkungen erst in der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden, liegt eine Zielformulierung aktuell nicht vor. Für den Porsche AG Konzern ist es wichtig, zukunftsfähige und ambitionierte Ziele zu setzen, deren Erfüllung einen signifikanten Beitrag zum Thema Unternehmensführung leistet. Dazu sollen die Ziele im besten Fall auf einer evidenzbasierten Grundlage aufbauen und gleichzeitig müssen die gesetzlichen Bestimmungen, die sich u. a. aus den ESRS ergeben, eingehalten werden.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zur Politischen Einflussnahme und zu Lobbytätigkeiten

Die Porsche AG und seine Konzerngesellschaften ermöglichen im folgenden Abschnitt Einblicke in ihre Tätigkeiten und Verpflichtungen im Zusammenhang mit ihrer politischen Einflussnahme.

Der Porsche AG Konzern hat weltweit weder direkte noch indirekte finanzielle Zuwendungen oder Sachleistungen für politische Zwecke erbracht.

Methoden und Annahmen

Zur Ermittlung der finanziellen oder in Form von Sachleistungen geleisteten politischen Zuwendungen werden bei den Porsche AG Konzerngesellschaften die Summen dieser Zuwendungen abgefragt und auf Konzernebene nach Land bzw. geografischer Region und Empfänger aggregiert.

Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios wird die Lieferkette des Porsche AG Konzerns immer vielschichtiger: Neue Komponenten und Technologien kommen hinzu, die Zahl der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial wächst. Auch der Bedarf an potenziell risikobehafteten Rohstoffen, insbesondere für die Produktion von Hochvoltbatterien, nimmt zu. Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass mit einem steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen auch der Anteil der lieferkettenbedingten CO₂-Emissionen – ohne Berücksichtigung von Dekarbonisierungsmaßnahmen – weiter ansteigen könnte. Weitere Informationen finden sich im Kapitel → **E1 Klimawandel**.

Auch die gesetzlichen Anforderungen wurden durch das „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG) erweitert. Daher bleibt die verantwortungsvolle, menschenrechtskonforme und ökologisch orientierte Gestaltung der Lieferkette für den Porsche AG Konzern von zentraler Bedeutung.

Der Porsche AG Konzern trägt aufgrund seiner Produkte, der Größe seiner Fertigungsstätten und der globalen Einkaufsaktivitäten eine besondere Verantwortung für den Schutz der Umwelt sowie für die Einhaltung sozialer Standards. Dies umfasst insbesondere die Achtung der Menschenrechte und Antikorruptionsvorschriften im Rahmen der Geschäftstätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette. Dieser Verantwortung stellt sich der Porsche AG Konzern auch im Rahmen seiner Lieferantenbeziehungen.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern ist von einer komplexen Lieferkette abhängig: Unterbrechungen der Lieferkette haben in der Vergangenheit gezeigt, dass diese stark abhängig von der globalen und geopolitischen Stabilität ist. Mögliche Konsequenzen einer Lieferkettenunterbrechung sind beispielsweise Gewinneinbußen oder die Verminderung der Kundenzufriedenheit.

Präventives Management von Lieferantenrisiken

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken in den globalen Lieferketten hat der Porsche AG

Konzern sein unternehmensweites Risiko- und Lieferantenmanagement entsprechend den Vorschriften des LkSG systematisch um Prozesse und Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte ergänzt. Das „Responsible-Supply-Chain-System“ (ReSC) des Porsche AG Konzerns zielt darauf ab, die menschenrechtlichen, sozialen oder ökologischen Risiken entlang der Lieferkette zu identifizieren, zu vermeiden oder zu minimieren.

Mögliche Potenziale und somit Chancen in der Lieferkette können sich durch ein strategisch angelegtes Wertschöpfungsmanagement sowie durch neue bzw. einen weiteren Ausbau bestehender strategischer Partnerschaften ergeben. Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Lieferantenrisikomanagements obliegt der Abteilung „Risikomanagement“ der Porsche AG.

Darüber hinaus ist für den Porsche AG Konzern auch das Compliance Management ein zentraler Hebel, um Risiken im Zusammenhang mit Verstößen gegen kartell- oder wettbewerbsrechtliche Regelungen zu vermeiden. Insbesondere im Verhältnis zu Wettbewerbern der vor- oder nachgelagerten Fertigungsstufe kann ein erhöhtes Risiko für Verstöße bestehen. Auch gegenüber sonstigen Dritten kann es zu vermeidbaren Verstößen kommen.

Die Implementierung standardisierter Abläufe, Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten im Transportmanagement dient als Grundlage für die Vertragsgestaltung mit externen Dienstleistern, die im Porsche AG Konzern an ähnlichen Prozessen beteiligt sind.

Die Hauptabteilung „Zentralfunktion, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention und Originalteile“ der Porsche AG koordiniert die Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen und ist somit die zentrale Anlaufstelle für die Bewertung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance der unmittelbaren Zulieferer. Zu ihren Aufgaben zählen die Bewertung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance der Zulieferer, die Stärkung der Transparenz in der Lieferkette und der – mit Blick auf Arbeits- und Lebensbedingungen sowie auf Umwelteinflüsse – verantwortungsvolle Rohstoffbezug. Auch die Verringerung bzw. Vermeidung von CO₂-Emissionen sowie Wasseremissionen, die Abmilderung des Biodiversitätsverlusts und die Verbesserung der Kreislauffähigkeit der Produkte in der Lieferkette zählen zu ihrem Verantwortungsbereich.

Um die Umsetzung der → **Nachhaltigkeitsstrategie** auf lokaler Ebene zu unterstützen, müssen lokale Vorgabedokumente evaluiert werden, um strategische Ziele und Maßnahmen zu unterstützen. Beispiele hierfür sind Vergabeanforderungen an unmittelbare Zulieferer. Vor Auftragsvergabe durchläuft die Beschaffung der Porsche AG einen mehrstufigen Prüf- und Analyseprozess, um die Vergabefähigkeit für unmittelbare Zulieferer bewerten zu können. Weitere Informationen finden sich im nachstehenden Abschnitt zu → **Maßnahmen**.

Nachhaltigkeitskriterien bei Neuvergaben

Bei Neuvergaben hält sich der Porsche AG Konzern an definierte Kriterien bezüglich Nachhaltigkeit.

Unter den Fahrzeugbauteilen sind die Hochvolt-Batteriezellen für elektrische Antriebe besonders CO₂-intensiv in der Herstellung. Daher gilt ein spezifischer Vergabeprozess für Produktionsmaterial von vollelektrischen Neufahrzeugen: Alle unmittelbaren Zulieferer für diese Fahrzeugprojekte müssen konkrete Vorgaben für den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, CO₂-optimiertem Primärmaterial und Rezyklaten erfüllen. Bereits seit 2021 wird von unmittelbaren Zulieferern die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen in der Fertigung von Bauteilen für Porsche-Fahrzeuge gefordert. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

Sustainability Rating für unmittelbare Zulieferer

Als weiteres Steuerungsinstrument für die Lieferkette verwendet die Porsche AG ein Nachhaltigkeitsrating: das Sustainability Rating (S-Rating). Anhand festgelegter Kriterien überprüft die Porsche AG bei unmittelbaren Zulieferern von Produktionsmaterial und ausgewählten unmittelbaren Zulieferern von Nicht-Produktionsmaterial das Umwelt-, Sozial- und Compliance-Verhalten sowie die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner. Weitere Informationen finden sich im nachstehenden Abschnitt zu → **Maßnahmen**.

Transparente Bezahlprozesse

Für mehr Transparenz in der Lieferkette und zur Vermeidung von Korruptionsversuchen hat die Porsche AG bestehende Zahlungspraktiken weitestgehend auf elektronische Prozesse umgestellt. Sämtliche relevanten Lieferanteninformationen bzgl. der Rechnungsstellung an die Porsche AG sind im Porsche Newsroom abrufbar. Direkte Vertragspartner sind angehalten, Rechnungen ausschließlich in elektronischer Form zu übermitteln. Unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial müssen ihre Rechnungen via Electronic Data Interchange (kurz EDI) im aktuellen VDA-Format an die Porsche AG übermitteln. Lediglich in begründeten Ausnahmefällen sowie nach Abstimmung mit der Kreditorenbuchhaltung der Porsche AG sind Rechnungen über die Business-Plattform des Volkswagen Konzerns → <https://www.vwgroupsupply.com>, via E-Mail an ein zentrales Postfach oder in Papierform zulässig. Diese sind stets an eine feste Anschrift zu senden. Umgekehrt stellt die Porsche AG ihre Buchungsbelege größtenteils elektronisch zur Verfügung.

Alle Rechnungen sind gemäß dem jeweils anzuwendenden nationalen Umsatzsteuerrecht auszufertigen. Sie müssen darüber hinaus eine Reihe vorgegebener Angaben enthalten (u. a. Firmierung, Rechnungs-, Lieferanten-, Bestell-, Lieferschein- und Materialnummer, Steuersatz und Steuerbetrag, Ablagestelle und Name der Ansprechperson bei der Porsche AG); alle erforderlichen Unterlagen sind beizufügen.

Statusinformationen zu Rechnungen können Geschäftspartner sowohl auf der Business-Plattform des Volkswagen Konzerns (System Finanzapplikation, FIN) als auch über das 2024 bei der Porsche AG eingeführte Porsche Invoice Interaction Center (PIIC) erhalten. Eine zentrale Stelle der Porsche AG verantwortet den elektronischen Rechnungseingang sowie die Tools zur Statusbereitstellung für Belege der Porsche AG.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Das Thema Management der Beziehungen zu Zulieferern, einschließlich Zahlungspraktiken, ist in verschiedenen Richtlinien und Konzepten des Porsche AG Konzerns enthalten.

Die im Folgenden aufgeführten Konzernrichtlinien gelten für sämtliche Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns. Konzerngesellschaften sind dazu angehalten, sie in eine entsprechende Gesellschaftsrichtlinie umzusetzen. Die eigene Belegschaft wird durch die Vertretung des Konzernbetriebsrats an der Formulierung der jeweiligen Konzernrichtlinie beteiligt. Der Vorstand der Porsche AG verabschiedet die Konzernrichtlinien. Diese sind für die Porsche AG bindend und von den Beschäftigten einzuhalten. Mitarbeitenden werden die betreffenden Konzernrichtlinien und Dokumente im Intranet zur Verfügung gestellt.

Die Zielsetzung der **Konzernrichtlinie „Lieferantenrisikomanagement“** ist der standardisierte Umgang zur frühzeitigen Identifikation und Steuerung von Risiken im Zusammenhang mit finanziell instabilen, akut finanzkritischen oder insolventen unmittelbaren Zulieferern. Durch standardisierte Vorgehensweisen sollen Risiken für die Versorgung durch Beeinträchtigungen der Lieferfähigkeit des unmittelbaren Zulieferers aus finanziellen Gründen und daraus resultierende Kosten minimiert werden.

In der **Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeit“** ist festgelegt, dass der Porsche AG Konzern über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinaus durch nachhaltiges Handeln darauf zielt, den Unternehmenserfolg langfristig zu sichern, einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten und die gesellschaftliche Akzeptanz des Unternehmens zu stärken und zu erhalten. Dabei sind gesellschaftliche sowie Umweltbelange zusammen mit Wirtschaftlichkeitsaspekten in die unternehmensbezogenen Überlegungen und Entscheidungen einzubeziehen.

Diese Richtlinie regelt darüber hinaus für den gesamten Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Damit wirkt der Porsche AG Konzern darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie im gesamten Porsche AG Konzern bekannt ist und umgesetzt wird.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie der Vorstandin für Beschaffung. Die beiden zuletzt genannten fungieren als Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. Das höchste zuständige Organ für die nachhaltige Unternehmensentwicklung ist der Vorstand. In Strategieworkshops legt er die grundsätzliche strategische Ausrichtung und konkrete Nachhaltigkeitsziele fest.

Das **Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen** gibt den Gesellschaften des Porsche AG Konzerns einen übergeordneten Rahmen für die Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung von unmittelbaren Zulieferern und der Identifikation von Risiken bei Geschäftspartnern sowie den einheitlichen Umgang mit identifizierten Nachhaltigkeitsverstößen vor. Die Umsetzung von Sorgfaltspflichten erstreckt sich auf die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns sowie anlass- und risikobezogen auf mittelbare Zulieferer. Den Porsche AG Konzerngesellschaften soll die Flexibilität gegeben werden, diese beschriebenen Prozesse in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entsprechen. Ferner sind Details bezüglich der Prozesse und Arbeitsweisen in den Anlagen Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und Nachhaltigkeitsrating (S-Rating) beschrieben.

Im Handbuch sind zudem die Organisation, die Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten innerhalb des Porsche AG Konzerns und spezifiziert die Umsetzung bestehender Regelungen durch die Einkaufsorganisation des Porsche AG Konzerns im Rahmen der Lieferantenbeziehungen festgelegt.

Die **Gesellschaftsrichtlinie** der Porsche AG **„Beschaffung von Produktionsmaterial“** gibt einen Rahmen für den Ablauf des Beschaffungsprozesses von Produktionsmaterial vor. Dieser umfasst die folgenden zentralen Kernprozesse: das „Forward Sourcing“ (für neu zu entwickelnde Fahrzeugkomponenten) sowie das „Global Sourcing“ (für bereits existierende Fahrzeugkomponenten). Die Richtlinie definiert einerseits die operativen Prozessschritte und beschreibt andererseits strategische Beschaffungsprozesse, die Beschaffungsplanung und Werkzeugdokumentation sowie den Umgang mit Preisrisiken.

Ziel der Richtlinie ist eine effektivere Beschaffung auf einheitlichem Qualitätsniveau. Die Porsche AG will damit potenzielle Risiken bezüglich Kosten, Qualität, Versorgung, Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und behördlicher Auflagen (Compliance), Termintreue, Haftung und finanzieller Stabilität von unmittelbaren Zulieferern weitestgehend minimieren.

Relevante Gremien sind das „Porsche Sourcing Committee“ (PSC PM) für die Beschaffung von Produktionsmaterial sowie das Pre-Meeting bzw. „Corporate Sourcing Committee“ (CSC) des Volkswagen Konzerns. Das PSC PM trifft unter Einbindung der relevanten Fachbereiche des Porsche AG

Konzerns und in fallspezifischer Abstimmung mit den Fahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns im CSC Vergabeentscheidungen für Kaufteile im Rahmen der Prozesse „Forward Sourcing“ und „Global Sourcing“.

Die **Konzernrichtlinie „Transportmanagement“** beschreibt standardisierte Abläufe, Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten beim Transportmanagement. Sie umfasst die Definition der Anforderungen bis hin zur Abrechnung und dient als Grundlage für die Vertragsgestaltung mit externen Dienstleistern, die an derartigen Prozessen im Porsche AG Konzern beteiligt sind.

Die **Konzernrichtlinie „Corporate Finance und Treasury“** regelt die wesentlichen Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Handlungsfeld Corporate Finance und Treasury im Porsche AG Konzern. Der Bereich Finance and Treasury ist verantwortlich für ePayment, Zahlungsverkehr, Cash Management, das Finanzierungsmanagement sowie das Asset Management und bestimmt Verantwortlichkeiten für die Koordination und die Ausführung des täglichen Zahlungsverkehrs sowie die rechtzeitige Steuerung und Sicherung elektronischer Zahlungsströme.

Die in der Richtlinie festgelegten Bestimmungen und Maßnahmen gelten für alle Unternehmen – auch für kleine und mittelständische Unternehmen.

Weitere Richtlinien mit Bezug zum Thema Lieferantenmanagement sind die **Konzernrichtlinie „Kartell- und Wettbewerbsrecht“** sowie der **Code of Conduct für Geschäftspartner**. Weitere Informationen dazu finden sich unter **→ Richtlinien und Konzepte im Abschnitt Unternehmenskultur**.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift verschiedene Maßnahmen, mit denen das Management der Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern positiv gestaltet werden soll. Zudem wird damit die Ambition verfolgt, eine partnerschaftliche und von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu fördern.

Diese Maßnahmen werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt und wurden auch im Berichtsjahr durchgeführt, nachverfolgt und berichtet.

ÜBERPRÜFUNG VON ZULIEFEREREN IN BEZUG AUF COMPLIANCE

Vor Vergabe eines Auftrags an einen unmittelbaren Zulieferer überprüft die Beschaffung der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften diesen mit Blick auf die Einhaltung von Compliance-Anforderungen.

Die Risikoüberprüfung erfolgt IT-gestützt und lässt Informationen aus Datenbanken und ggf. Selbstauskünften in eine Risiko-

bewertung einfließen. Je nach Bewertung werden weitere Maßnahmen angestoßen, wie z. B. die Durchführung einer externen Due Diligence oder die Aufnahme ergänzender Vertragsbedingungen bis hin zum Ausschluss des Zulieferers.

Im Berichtsjahr gab es keinen Anlass, Geschäftsbeziehungen aufgrund der Feststellung von erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu beenden.

ÜBERPRÜFUNG VON ZULIEFEREREN IN BEZUG AUF VERGABEFÄHIGKEIT

Vor Vergabe eines Auftrags an einen unmittelbaren Zulieferer prüft die Beschaffung der Porsche AG dessen finanzwirtschaftlichen Status („Finanzrating“) und fordert ggf. ein aktuelles Finanzrating an. Dazu dient der Bericht „Lieferantenstatus“: Dieser gibt sowohl für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial als auch für unmittelbare Zulieferer von Nichtproduktionsmaterial an, ob sie finanzwirtschaftlich als vergabefähig oder nicht vergabefähig gelten.

Vor allem die Mitarbeitenden in der Beschaffung sind angehalten, die finanzwirtschaftliche Lage von unmittelbaren Zulieferern laufend zu prüfen und auf eventuelle Anzeichen negativer Veränderungen zu achten. Bei kritischen Entwicklungen sind – wiederum in Abstimmung mit der zuständigen Abteilung – zusätzliche Informationen zur finanziellen Situation der unmittelbaren Zulieferer einzuholen. Weitere Informationen finden sich unter **→ Richtlinien und Konzepte**.

SUSTAINABILITY RATING (S-RATING)

Die Porsche AG verwendet seit 2019 im Rahmen des Vergabeprozesses der Beschaffung ein Nachhaltigkeitsrating, das Sustainability Rating (S-Rating), als Steuerungsinstrument für seine Lieferkette. Das S-Rating wird fortlaufend durchgeführt.

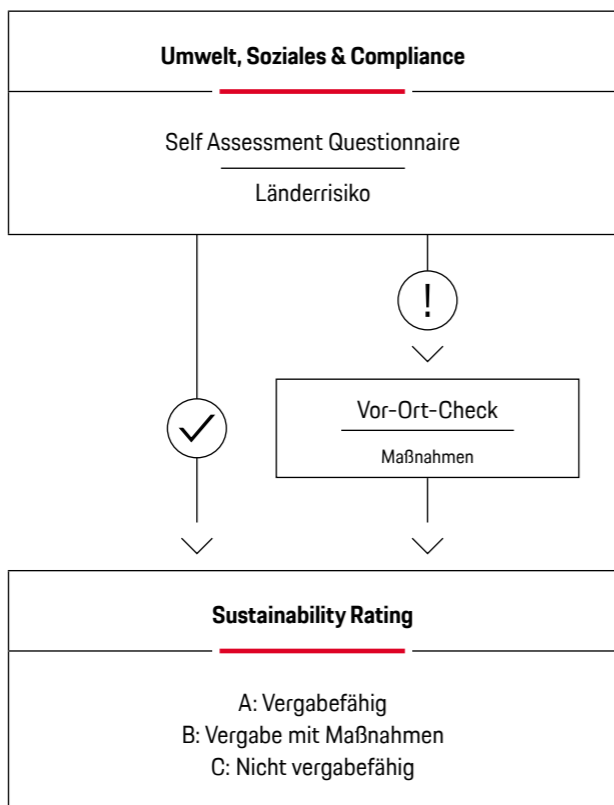
Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt vor einer Neuvergabe risikobasiert und anlassbezogen über einen mehrstufigen Prozess. In einem initialen Schritt wird aus einer Kombination aus einem Länderrisiko, bezogen auf den Produktionsstandort bzw. den Ort der letzten Wertschöpfung, und einer Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer zu Unternehmensprozessen sowie –richtlinien eine Risikoexposition ermittelt. Darüber hinaus werden im Rahmen von risikobasierten Audits die Nachhaltigkeitsleistungen der Unternehmen überprüft. Für die Ermittlung des Länderrisikos werden Daten eines spezialisierten Dienstleisters genutzt. Die Risikoexposition des unmittelbaren Zulieferers entscheidet über die Tiefe der Prüfung.

Die Überprüfung der Anforderungen an die unmittelbaren Zulieferer erfolgt über einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung – den „Self-Assessment-Questionnaire“ (SAQ). Der SAQ ist seit 2019 als Mindestanforderung für alle Lieferantenstandorte im Umfang des S-Ratings mit zehn oder mehr Mitarbeitenden verpflichtend.

Das Ergebnis des S-Ratings wird in drei Rating-Kategorien aufgeteilt: Unmittelbare Zulieferer mit einem A- oder B-Rating erfüllen die vom Porsche AG Konzern gestellten Anforderungen in ausreichendem Umfang und sind somit vergabefähig. Erfüllt ein direkter Zulieferer die Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht (C-Rating), so ist er grundsätzlich nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für unmittelbare Zulieferer, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

Führt die Selbstauskunft zu einem unzureichenden Ergebnis, weil die im S-Rating geforderten Nachhaltigkeitsstandards bei den unmittelbaren Zulieferern nicht erfüllt und erforderliche Nachweise nicht erbracht werden, kann eine Überprüfung vor Ort erfolgen. Diese führt ein unabhängiger Nachhaltigkeitsauditor aus. Beobachtet dieser Auffälligkeiten, erhält der unmittelbare Zulieferer eine negative Bewertung. Bei einer Zielerreichung unterhalb eines definierten Schwellenwerts setzt die Porsche AG gemeinsam mit dem betroffenen Zulieferer einen Maßnahmenplan auf – einen sogenannten „Corrective-Action-Plan“. Der unmittelbare Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten gemäß vereinbartem Zeitplan beheben, was in direkter Konsequenz durch den unabhängigen Nachhaltigkeitsauditor überprüft wird. Betroffene Zulieferer berücksichtigt die Porsche AG grundsätzlich so lange nicht bei Vergaben, bis sie die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen.

Sustainability Rating



Um die Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien überprüfen können, sind alle damit befassten Mitarbeitenden der Beschaffung der Porsche AG dazu verpflichtet, an einer Schulung zum S-Rating teilzunehmen. Zusätzlich steht das digitale Lernmodul auch Mitarbeitenden aller Unternehmensressorts der Porsche AG zur freiwilligen Teilnahme zur Verfügung, um sich über das Konzept und die Kontrollmöglichkeiten des S-Ratings zu informieren.

Für Beschäftigte in der Beschaffung der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften gab es im Berichtsjahr Pflichtschulungen zum Thema Nachhaltigkeit in Lieferantenbeziehungen und zum S-Rating, die einmalig zu absolvieren sind.

LASTENHEFTE

Zusätzlich zu den Bestimmungen des Code of Conduct für Geschäftspartner verfolgen Lastenhefte das Ziel, weitere produkt- bzw. materialspezifische Anforderungen an unmittelbare Zulieferer zu definieren, darunter auch Transparenz- und Nachhaltigkeitskriterien.

Die Lastenhefte gelten fortlaufend und bauteilbezogen.

LIEFERANTENENTWICKLUNG/-SCHULUNGEN

Neben den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns erhalten auch Beschäftigte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern Schulungen zu Nachhaltigkeitsstandards und Integrität. Diese Schulungen sind u. a. ein Bestandteil von Maßnahmen zur Lieferantentwicklung, die auch andere Themen des Projektmanagements erfassen, z. B. Kapazitätsanpassung, Kostenoptimierung und Berichtswesen. Dadurch verfolgt die Porsche AG das Ziel, die Versorgungssicherheit für die Serienproduktion der Fahrzeuge zu stärken.

DIALOGMASSNAHMEN MIT ZULIEFERERN

Die Porsche AG nimmt an den Formaten des Branchendialogs der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) der Bundesregierung teil. Ziel ist es, durch die Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich und in der Lieferkette einen Beitrag zu leisten, Menschenrechte zu stärken und die Globalisierung sozial zu gestalten.

Mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern führt die Porsche AG darüber hinaus strategische Nachhaltigkeitsdialoge, um sich kontinuierlich zu relevanten Themen auszutauschen. Die Beteiligten reflektieren gemeinsam Chancen und Herausforderungen und bestimmen Ansätze für nachhaltiges Handeln.

Weitere Informationen zu Dialogmaßnahmen zur Unterstützung der Lieferantenbeziehungen finden sich im Kapitel **→ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.**

ZIELE

Die Porsche AG verwendet seit 2019 ein Nachhaltigkeitsrating als Steuerungsinstrument für seine Lieferkette: das **→ Sustainability Rating (S-Rating)**. Das damit verbundene Ziel steuert sowohl die identifizierte positive Auswirkung im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu Zulieferern als auch die Auswirkungen im Themengebiet **→ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette.**

Konkret hat sich die Porsche AG in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 93 % des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial und ausgewähltem Nicht-Produktionsmaterial, das von unmittelbaren Zulieferern mit S-Rating bezogen wird, die intern festgelegten Qualitätsstandards (A- und B-Rating) bezüglich Nachhaltigkeit zu erfüllen.

Das bedeutet, dass umsatzbasiert über 93 % der direkten Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewähltem Nicht-Produktionsmaterial bis zu diesem Zeitpunkt ein positives S-Rating (A- und B-Rating) erreichen. Grundlage ist eine Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer, bei Bedarf folgen zudem anlassbezogene Kontrollen vor Ort.

Im Berichtsjahr wurden die Zielwerte für 2030 überprüft und um 3 Prozentpunkte auf 93 % angehoben, um auf Basis des bisherigen Zielerreichungsgrads ein hohes Ambitionsniveau aufrechtzuerhalten.

Für 2024 hatte sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, dass 86 % der unmittelbaren Zulieferer eine positive Bewertung durch das S-Rating erhalten. Der Erfüllungsgrad lag bei 92 %. Der Basiswert im Jahr 2019 betrug 71 %.

Die Zielsetzung erfolgte im Rahmen der **→ Nachhaltigkeitsstrategie** im Strategiefeld „Nachhaltige Lieferketten“, das darauf abzielt, die Lieferkette verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten.

Das Ziel sowie die Analyse wesentlicher Änderungen bei unmittelbaren Zulieferern werden durch eine kontinuierliche Überprüfung und Zusammenarbeit erreicht. Die Werte des S-Ratings können von den beauftragten Mitarbeitenden der Beschaffung in einer Datenbank des Volkswagen Konzerns eingesehen werden. Die Ergebnisse werden regelmäßig über die Beschaffungsstrategie in den Volkswagen Konzern berichtet.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

In den Standard Einkaufsbedingungen regeln die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften die Zahlungsbedingungen im Zusammenhang mit ihren Zulieferern. Für die Porsche AG ist festgelegt, dass Zulieferer innerhalb von 30 Tagen bezahlt werden. Die Bedingungen der Tochtergesellschaften weisen unterschiedliche Zahlungsziele aus, jeweils unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Vorgaben. Die Fristen reichen hier von 30 bis 90 Tagen. Die Standardzahlungsbedingungen finden grundsätzlich Anwendung, individuelle Abweichungen als Teil eines ausgehandelten Lieferantenvertrages sind jedoch möglich. Dabei gibt es keine standardmäßige Abweichung für eine bestimmte Gruppe an Zulieferern. Der Porsche AG Konzern zahlt seine Verbindlichkeiten im Rahmen dieser beschriebenen Zahlungsziele.

Durchschnittlich werden im Porsche AG Konzern 45 Tage benötigt, um Rechnungen zu begleichen. Diese Angabe wurde für den Porsche AG Konzern anhand der Umschlaghäufigkeit der Verbindlichkeiten (Days Payable Outstanding – DPO) berechnet.

Methoden und Annahmen

Der Porsche AG Konzern verwendet zur Ermittlung der durchschnittlichen Zeit, die benötigt wird, um eine Rechnung zu begleichen, die Umschlaghäufigkeit der Verbindlichkeiten (DPO). Dabei werden definierte Positionen der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung sowie den Umsatzerlösen aus der Finanzberichterstattung herangezogen. Die Formel zur Berechnung sieht wie folgt aus:

$$\frac{\text{Verbindlichkeiten LuL zum 31.12.}}{\text{Umsatzerlöse des Berichtsjahres}} \times 365$$

Stuttgart, 24. Februar 2025

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

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

- Allgemeine Informationen
- Umwelt
- Soziales
- Governance
- › Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Zur Ermittlung der wesentlichen zu berichtenden Informationen wurden die identifizierten wesentlichen Auswirkungen näher betrachtet. Die offenzulegenden Angabepflichten wurden anhand der Verortung der wesentlichen Auswirkungen in der Wertschöpfungskette identifiziert. Für die relevanten Angabepflichten wurden die wesentlichen Informationen identifiziert. Dabei wurde der Umfang der berichteten Informationen so ausgewählt, dass die Angabepflichten transparent und zielgerichtet mit den für diese Angaben wesentlichen Informationen erfüllt werden. Unternehmensspezifische Angaben wurden so ausgewählt, dass diese die Transparenz für unternehmensspezifische Begebenheiten schaffen.

Ausgelassen wurden im Berichtsjahr einzelne ESRS-Angaben zu den wesentlichen Themen Klimawandel (E1), Umweltverschmutzung (E2), Biodiversität und Ökosysteme (E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5) sowie Unternehmensführung (G1).

Im Themenbereich Klimawandel wurden die biogenen Emissionen in Bezug auf Scope 2 (marktbasiert) sowie Scope 3 ausgelassen (E1-6). Es wurden keine quantitativen Informationen über den Einsatz von Elektrizität, die mit Zertifikaten gebündelt oder mit separaten Herkunftsnachweisen gehandelt wurde, berichtet (E1-6). Ausgelassen wurden auch quantitative Informationen über Scope-3-Emissionen, die anhand von Primärdaten gemessen wurden (E1-6). Außerdem wurden die zukünftig zu löschenden CO₂-Gutschriften ausgelassen (E1-7). Im wesentlichen Themenbereich Umweltverschmutzung (E2) wurde das Thema Mikroplastik gesamthaft ausgelassen. Es wurden keine quantitativen Angaben zu Standorten mit negativen Auswirkungen auf biodiversitätssensible Gebiete im Kapitel Biodiversität berichtet (E4-5). Bezüglich des Themas Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft wurden quantitative Informationen über die Rezyklat-Anteile (E5-4) und die Haltbarkeit von Produkten (E5-5) ausgelassen. Im Themenbereich Unternehmensführung wurden keine quantitativen Informationen bezüglich offener gerichtlicher Mahnverfahren aufgrund von Zahlungsverzug berichtet (G1-6).

Liste der wesentlichen Angabepflichten

Liste der wesentlichen Angabepflichten		Referenz
ESRS 2 – Allgemeine Angaben		
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	S. 170 – 171
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	S. 170 – 171
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	S. 187 – 191
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	S. 191
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	S. 191 – 193
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	S. 339
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 193
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	S. 171 – 175
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 184 – 187
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 181 – 183
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 176 – 183
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	S. 336 – 339

Liste der wesentlichen Angabepflichten		Referenz
E1 – Klimawandel		
ESRS 2 GOV-3-E1	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	S. 192
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	S. 201 – 207
ESRS 2 SBM-3-E1	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 183 – 184, S. 199 – 201
ESRS 2 IRO-1-E1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 180
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S. 208 – 211
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	S. 211 – 212
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S. 212 – 213
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	S. 214
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	S. 215 – 218
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	S. 218
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	S. 218

E2 – Umweltverschmutzung		
ESRS 2 IRO-1-E2	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 180
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 223 – 224
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 225
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 225 – 226
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	S. 226
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	S. 227 – 228

E3 – Wasser- und Meeresressourcen		
ESRS 2 IRO-1-E3	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 180
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 230 – 231
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 231 – 232
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 232 – 233
E3-4	Wasserverbrauch	S. 233

E4 – Biodiversität und Ökosysteme		
ESRS 2 IRO-1-E4	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 180 – 181
ESRS 2 SBM-3-E4	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 235 – 237
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 238 – 239
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 240
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 241
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	S. 241

E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		
ESRS 2 IRO-1-E5	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 181
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 246 – 248
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 248 – 250
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 250 – 251
E5-4	Ressourcenzuflüsse	S. 251 – 252
E5-5	Ressourcenabflüsse	S. 253 – 254

Liste der wesentlichen Angabepflichten		Referenz
S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens		
ESRS 2 SBM-2-S1	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 186 – 187
ESRS 2 SBM-3-S1	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 270 – 271
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	S. 276 – 278, S. 287 – 289
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	S. 271 – 273
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	S. 273
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 278 – 282, S. 289 – 293
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 282, S. 293
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	S. 283 – 284
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	S. 283
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	S. 284
S1-9	Diversitätskennzahlen	S. 294
S1-10	Angemessene Entlohnung	S. 283, S. 285
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	S. 295
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	S. 285 – 286
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	S. 294
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	S. 296
S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette		
ESRS 2 SBM-2-S2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 187
ESRS 2 SBM-3-S2	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 297 – 299
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	S. 302 – 304
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	S. 299
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	S. 299 – 300
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 304 – 305
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 305
S4 – Verbraucher und Endnutzer		
ESRS 2 SBM-2-S4	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 187
ESRS 2 SBM-3-S4	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 312
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	S. 314 – 315
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	S. 312 – 313
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	S. 313
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 315
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 315

Liste der wesentlichen Angabepflichten		Referenz
G1 – Unternehmensführung		
ESRS 2 GOV-1-G1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	S. 187 – 191
ESRS 2 IRO-1-G1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 181
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	S. 320 – 328
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	S. 330 – 335
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	S. 321 – 328
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	S. 328
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	S. 329 – 330
G1-6	Zahlungspraktiken	S. 330 – 335

Tabelle zur Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltspflicht
Kernelemente der Sorgfaltspflichten in Bezug auf Menschen und/oder Umwelt

Menschen und Umwelt	Menschen	Umwelt
---------------------	----------	--------

a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell

ESRS 2 GOV-2, S. 191	ESRS 2 SBM-3-S1, S. 270 – 271	ESRS 2 SBM-3-E1, S. 196 – 199
ESRS 2 GOV-3, S. 191 – 193	ESRS 2 SBM-3-S2, S. 297 – 299	ESRS 2 SBM-3-E2, S. 219 – 220
ESRS 2 SBM-3, S. 181 – 183	ESRS 2 SBM-3-S4, S. 312	ESRS 2 SBM-3-E3, S. 229 – 230
ESRS 2 SBM-3-G1, S. 318 – 320		ESRS 2 SBM-3-E4, S. 234 – 235
		ESRS 2 SBM-3-E5, S. 242 – 243

b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht

ESRS 2 GOV-2, S. 191	ESRS S1-2, S. 271 – 273	
ESRS 2 SBM-2, S. 184 – 187	ESRS S1-3, S. 273	
ESRS 2 IRO-1, S. 176 – 183	ESRS S2-2, S. 299	
	ESRS S2-3, S. 299 – 300	
	ESRS S4-2, S. 312 – 313	
	ESRS S4-3, S. 313	

c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen

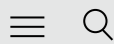
ESRS 2 IRO-1, S. 176 – 183	ESRS 2 SBM-3-S2, S. 297 – 299	ESRS 2 SBM-3-E1, S. 196 – 199
ESRS 2 SBM-3, S. 176 – 183	ESRS 2 SBM-3-S4, S. 312	ESRS 2 SBM-3-E2, S. 219 – 220
		ESRS 2 SBM-3-E3, S. 229 – 230
		ESRS 2 SBM-3-E4, S. 234 – 235
		ESRS 2 SBM-3-E5, S. 242 – 243

d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen

	ESRS S2-4, S. 304 – 305	ESRS E1-3, S. 211 – 212
	ESRS S4-4, S. 315	ESRS E2-2, S. 225
		ESRS E3-2, S. 231 – 232
		ESRS E4-3, S. 240
		ESRS E5-2, S. 248 – 250

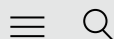
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation

	ESRS S2-5, S. 305	ESRS E1-4, S. 212 – 213
	ESRS S4-5, S. 315	ESRS E2-3, S. 225 – 226
		ESRS E3-3, S. 232 – 233
		ESRS E4-4, S. 241
		ESRS E5-3, S. 250 – 251



Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
MAGAZIN	ESRS 2 GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1			■	S. 187
	ESRS 2 GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e				■	S. 187
AN UNSERE AKTIONÄRE	ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3			■	S. 339
	ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	□	
CORPORATE GOVERNANCE	ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2			□	
	ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	□	
ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT	ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	□	
	ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	□	
NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)	ESRS E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14			Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	■	S. 201 – 207
	ESRS E1-1	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2	□	
Allgemeine Informationen	ESRS E1-4	THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	■	S. 212 – 213
	ESRS E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2			■	S. 214
Umwelt	ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			■	S. 214
	ESRS E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1			■	S. 214
Soziales	ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	■	S. 215 – 218
	ESRS E1-6	Intensität der THG- Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1	■	S. 218
Governance							
Annex							
KONZERNABSCHLUSS							
WEITERE INFORMATIONEN							



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

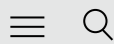
Governance

Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	□	
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klima-bezogenen physischen Risiken Absatz 66				Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	□	
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden, Absatz 66 Buchstabe c			Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko		□	
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Absatz 67 Buchstabe c			Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten		□	
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Absatz 69				Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II	□	
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1, Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 226
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 230 – 231
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				□	
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				□	
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6, 2 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 233
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6, 1 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 233
ESRS 2-SBM-3-E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1				■	S. 235 – 237
ESRS 2-SBM-3-E4 Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 235 – 237
ESRS 2-SBM-3-E4 Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 235 – 237
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				□	
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				□	
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				□	
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				■	S. 254
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				■	S. 254
ESRS 2 SBM3-S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS 2 SBM3-S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				■	S. 276 – 278, 287 – 289
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21				Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	■	S. 276 – 278, 287 – 289
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 276 – 277
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 273



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

Allgemeine Informationen

Umwelt

Soziales

Governance

› Annex

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 285
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 285 – 286
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 294
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 294
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 296
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		■	S. 296
ESRS 2 SBM3-S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				■	S. 302 – 304
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 302 – 304
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		□	
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 302 – 304
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 304 – 305
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				□	
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		□	
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				■	S. 314 – 315
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		■	S. 314 – 315
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 320 – 328
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 3				□	
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 328
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang I Tabelle 3				■	S. 328

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN



KONZERNABSCHLUSS

- 348** KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 349** KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
- 350** KONZERNBILANZ
- 352** KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
- 354** KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG
- 355** KONZERNANHANG
 - 355 Allgemeine Angaben
 - 356 Wesentliche Ereignisse
 - 356 Auswirkungen des Klimawandels
 - 356 Konzernkreis
 - 362 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
 - 363 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
 - 363 Währungsumrechnung
 - 364 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
 - 376 Segmentberichterstattung
 - 379 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
 - 387 Erläuterungen zur Bilanz
 - 411 Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2024

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2024

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

> Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

> Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzernanhang

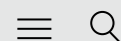
WEITERE INFORMATIONEN

Mio. €	Anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	1	40.083	40.530
Kosten der Umsatzerlöse	2	-29.756	-28.924
Bruttoergebnis		10.327	11.606
Vertriebskosten	3	-3.099	-2.869
Verwaltungskosten	4	-1.859	-1.787
Sonstige betriebliche Erträge	5	1.375	1.496
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.107	-1.162
Operatives Ergebnis		5.637	7.284
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	-155	-9
Zinsertrag	8	278	264
Zinsaufwand	8	-223	-184
Übriges Finanzergebnis	9	-309	19
Finanzergebnis		-409	91
Ergebnis vor Steuern		5.227	7.375
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-1.632	-2.218
tatsächlich		-1.470	-1.987
latent		-163	-231
Ergebnis nach Steuern		3.595	5.157
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	25	3.592	5.157
davon Ergebnisanteil Minderheiten	11	3	0
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	12	3,94	5,66
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	12	3,95	5,67

Mio. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	3.595	5.157
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	278	-396
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-84	119
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	194	-277
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	11	-3
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-2	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	10	-2
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	204	-279
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	201	-217
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	56	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	257	-217
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	257	-217
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-685	1.299
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	-475	-291
Cashflow Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.160	1.008
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI I)	350	-308
Cashflow Hedges (OCI I) nach Steuern	-811	700
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-206	-181
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	536	564
Cashflow Hedges (OCI II) vor Steuern	330	383
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI II)	-100	-116
Cashflow Hedges (OCI II) nach Steuern	230	267
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	4	0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-320	750
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-280	775
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	164	-305
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-116	471
Gesamtergebnis	3.479	5.627
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	3.476	5.628
davon Ergebnisanteil Minderheiten	3	0

KONZERNBILANZ

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2024



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

> Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte		33.239	30.407
Immaterielle Vermögenswerte	13	8.941	8.554
Sachanlagen	14, 35	10.048	9.394
Vermietete Vermögenswerte	15, 35	5.393	4.190
At Equity bewertete Anteile	16	627	651
Sonstige Finanzanlagen	16	892	814
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	5.078	4.676
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	1.496	1.422
Sonstige Forderungen	21	66	78
Latente Ertragsteueransprüche	22	698	627
Kurzfristige Vermögenswerte		20.288	20.040
Vorräte	17	6.130	5.947
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	1.340	1.449
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	1.808	1.669
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	1.236	2.010
Sonstige Forderungen	21	1.136	1.079
Ertragsteuerforderungen	22	289	235
Wertpapiere und Termingeldanlagen	23	1.965	1.826
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24	6.384	5.820
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		-	6
Bilanzsumme		53.527	50.447

Mio. €	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
Passiva			
Eigenkapital	25	23.056	21.668
Gezeichnetes Kapital		911	911
Kapitalrücklage		3.822	3.822
Gewinnrücklagen		17.993	16.305
Übrige Rücklagen		317	629
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche AG		23.043	21.667
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		13	1
Langfristige Schulden		16.128	15.211
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	26	4.074	4.315
Sonstige Rückstellungen	27	1.385	1.249
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	32	2.114	2.010
Finanzschulden	28	7.160	6.537
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	477	364
Sonstige Verbindlichkeiten	31	919	737
Kurzfristige Schulden		14.343	13.567
Ertragsteuerrückstellungen	32	195	128
Sonstige Rückstellungen	27	3.438	3.007
Finanzschulden	28	4.253	3.880
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29	3.378	3.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	1.153	1.231
Sonstige Verbindlichkeiten	31	1.894	1.795
Ertragsteuerverbindlichkeiten	32	33	31
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		-	5
Bilanzsumme		53.527	50.447

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2024

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

> Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Mio. €	Übrige Rücklagen			
	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Währungs-umrechnung
Stand am 01.01.2023	911	3.822	12.387	454
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	8	-
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	911	3.822	12.395	454
Ergebnis nach Steuern	-	-	5.157	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-277	-217
Gesamtergebnis	-	-	4.880	-217
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	17	-
Kapitaleinlage	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-916	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-72	0
Übrige Veränderungen	-	-	-	-
Stand am 31.12.2023	911	3.822	16.305	237
Stand am 01.01.2024	911	3.822	16.305	237
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.592	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	194	257
Gesamtergebnis	-	-	3.786	257
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	1	-
Kapitaleinlage	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen ¹	-	-	-2.100	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ¹	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	0	-1
Stand am 31.12.2024	911	3.822	17.993	493

¹ Zu Dividendenausschüttungen und Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote → **Eigenkapital**.

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe → 25. **EIGENKAPITAL** erläutert.

Übrige Rücklagen							Summe Eigenkapital
Sicherungsgeschäfte			Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Eigenkapital vor Minderheiten	Anteile an Minderheiten	
Cashflow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)						
238	-804	11	0	17.019	8	17.027	
-	-	-	-	8	-	8	
238	-804	11	0	17.027	8	17.035	
-	-	-	-	5.157	0	5.157	
700	267	-2	0	471	0	471	
700	267	-2	0	5.628	0	5.627	
-	-	-17	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-916	-	-916	
-	-	-	-	-72	-8	-80	
-	-	-	-	-	-	-	
938	-537	-9	1	21.667	1	21.668	
938	-537	-9	1	21.667	1	21.668	
-	-	-	-	3.592	3	3.595	
-811	230	10	4	-116	0	-116	
-811	230	10	4	3.476	3	3.479	
-	-	-1	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-2.100	-1	-2.101	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	0	-1	10	9	
127	-307	0	4	23.043	13	23.056	

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	2024	2023
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.826	3.745
Ergebnis vor Steuern	5.227	7.375
Ertragsteuerzahlungen	-1.454	-2.190
Abschreibungen ¹	4.088	3.528
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	61	14
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	185	34
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	169	-122
Veränderung der Vorräte	-75	-694
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	177	-190
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-347	618
Veränderung der Pensionsrückstellungen	35	251
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	537	366
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.852	-1.322
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-399	-645
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	6.353	7.023
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-2.174	-2.016
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.583	-2.081
Erwerb von Tochtergesellschaften	-34	-152
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-346	-90
Veräußerung von Tochtergesellschaften	0	1
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	3	6
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	126	11
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen	-70	44
Veränderung der Darlehensforderungen	-43	3.075
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-4.120	-1.203
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-2.101	-4.895
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8
Aufnahmen von Anleihen	7.997	5.633
Tilgungen von Anleihen	-7.266	-4.304
Aufnahme von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	0	0
Tilgung von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	-304	-229
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	117	207
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-123	-113
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.679	-3.708
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	6	-31
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	558	2.081
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.379	3.308
Brutto-Liquidität	9.763	9.134

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe → 33. KAPITALFLUSSRECHNUNG erläutert.

KONZERNANHANG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2024

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) hat ihren Sitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 730623 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Porsche AG und Ihre Tochtergesellschaften werden in den Konzernabschluss der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“) einbezogen, der im Unternehmensregister offengelegt wird.

Die Porsche AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2024 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses die Vorschriften nach § 315e Abs. 1 HGB, zu deren Anwendung die Porsche AG zusätzlich verpflichtet ist, sowie des Deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden.

Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

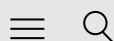
Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Bei Vorliegen eines Betrags von 0,00 € erfolgt der Ausweis als „- Mio. €“, im Übrigen werden Beträge zwischen 0,00 € und 500.000,00 € kaufmännisch gerundet als „0 Mio. €“ ausgewiesen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt zum 31. Dezember 2024 ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 24. Februar 2025 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

› Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

WESENTLICHE EREIGNISSE

V4Smart GmbH & Co. KG und VARTA AG

Mit Blick auf die Absicherung der zukünftigen Zulieferungen haben die Porsche AG und die VARTA AG am 9. Oktober 2024 einen Beteiligungsvertrag bezogen auf die V4Smart GmbH & Co. KG (vormals: V4Drive Battery GmbH), eine 100 %ige Tochtergesellschaft der VARTA AG, unterschrieben. Der Vertrag sieht ein Investment der Porsche AG im Bereich der Entwicklung und Produktion von großformatigen Lithium-Ionen-Rundzellen vor und führt nach Abschluss der Transaktion zu einer Mehrheitsbeteiligung der Porsche AG an der V4Smart GmbH & Co. KG. Voraussetzung für den Abschluss der Mehrheitsübernahme sind unter anderem die kartellrechtlichen Freigaben in verschiedenen Ländern sowie eine erfolgreiche Umsetzung des Sanierungsverfahrens der VARTA AG gemäß dem Gesetz über den Stabilisierungs- und Restrukturierungsrahmen für Unternehmen (StaRUG). Vor diesem Hintergrund beteiligt sich die Porsche AG gemeinsam mit weiteren Investoren auch an der geplanten finanziellen Neuaufstellung der VARTA AG im Rahmen des StaRUG-Verfahrens. Eine diesbezügliche Investorenvereinbarung wurde am 3. Oktober 2024 abgeschlossen.

Ein Abschluss dieser beiden Investments wird Anfang März 2025 erwartet. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr.

AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und einer weiteren Digitalisierung voran.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität werden bei der Ermittlung der operativen Mehrjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle und Investitionen in Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Darüber hinaus beurteilt der Porsche AG Konzern regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht-finanziellen Vermögenswerten ergeben. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben sich hieraus nicht. Durch die erhöhten Entwicklungsaufwendungen in den Bereichen Elektromobilität und Digitalisierung ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der selbst erstellten Immateriellen Vermögenswerte.

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie wird auf den Abschnitt → **Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns** sowie auf den Abschnitt → **Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette** im zusammengefassten Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung verwiesen.

KONZERNKREIS

Neben der Porsche AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie der Cashflows des Porsche AG Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Porsche AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Porsche AG Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2024	2023
Muttergesellschaft und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften einschließlich Wertpapierspezialfonds		
Inland	28	27
Ausland	82	90
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	12	13
Ausland	47	42
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	37	33
Ausland	57	49
	263	254

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Porsche AG darstellt, ist in der → **50. ANTEILSBESITZLISTE** dargestellt.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- bzw. Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart
- Porsche Digital GmbH, Stuttgart
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart
- Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart
- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
- Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
- Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin
- Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow
- Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg
- Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg
- Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart

Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführt	1	2
Gründung	–	4
Sonstiges	–	–
	1	6
Entkonsolidierungen		
Fusionen	–	–
Liquidationen	–	11
Sonstiges	–	3
	–	14

Die Erst- bzw. Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Im Porsche AG Konzernabschluss werden die Unternehmen Bertrandt AG (Bertrandt), Ehningen, Rimac Group d.o.o. (Rimac Group), Sveta Nedelja, Bugatti Rimac d.o.o. (Bugatti Rimac), Sveta Nedelja, die IONITY Holding GmbH & Co. KG (IONITY), München, sowie erstmalig die Group 14 Technologies (Group 14), Inc., Wilmington, Delaware, und die HIF Global LLC (HIF Global), Houston, Texas At Equity bewertet. Für die Porsche AG sind aus Konzernsicht wie im Vorjahr die assoziierten Unternehmen Bertrandt AG, Ehningen (Bertrandt), Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja (Rimac Group) und Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja (Bugatti Rimac) zum Bilanzstichtag wesentlich.

BERTRANDT AG

Bertrandt ist ein Engineering-Partner von Unternehmen der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung einzelner Komponenten über komplexe Module bis zu kompletten Lösungen. Die Hauptniederlassung von Bertrandt befindet sich in Ehningen. Die Porsche AG hält rund 29 % und es besteht maßgeblicher Einfluss. Bertrandt wird im Konzernabschluss der Porsche AG At Equity bewertet.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 54 Mio. € (2023: 150 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2024 wurde eine Wertminderung in Höhe von 58 Mio. € (2023: Werterhöhung in Höhe von 27 Mio. €) auf den erzielbaren Betrag von 62 Mio. € (2023: 148 Mio. €) in den Sonstigen Erträgen und Aufwendungen aus Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis erfasst. Der erzielbare Betrag entspricht dem Nutzungswert (2023: Börsenwert).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein Kapitalkostensatz vor Steuern von 14,3 % (2023: 14,3 %) zugrunde gelegt.

RIMAC GROUP D.O.O.

Der Porsche AG Konzern hält mehr als 20 % an der Rimac Group und bewertet diese aufgrund des maßgeblichen Einflusses unverändert At Equity. Rimac Group mit Sitz in Sveta Nedelja, Kroatien, entwickelt und produziert Hochleistungskomponenten für Elektrofahrzeuge. Außerdem hält Rimac Group Anteile an Bugatti Rimac.

BUGATTI RIMAC D.O.O.

Der Porsche AG Konzern hält 45 % der Anteile an Bugatti Rimac d.o.o. und übt einen maßgeblichen Einfluss aus. Die Beteiligung an Bugatti Rimac d.o.o. wird im Porsche AG Konzernabschluss At Equity bewertet. Der Hauptsitz von Bugatti Rimac ist Sveta Nedelja, Kroatien. Unter dem Dach von Bugatti Rimac werden die Sportwagen der Marken Bugatti und Rimac entwickelt, produziert und vertrieben.

IONITY HOLDING GMBH & CO. KG

IONITY entwickelt und vertreibt ein Schnellladenetz für Elektrofahrzeuge in Europa. Der Anteil der Porsche AG beträgt rund 15 % und es besteht ein maßgeblicher Einfluss aufgrund von Mitspracherechten, weshalb die Gesellschaft als assoziiertes Unternehmen klassifiziert und nach der Equity-Methode bewertet wird.

GROUP 14 TECHNOLOGIES, INC.

Group 14 entwickelt und produziert ein patentiertes nanoporöses Silizium-Kohlenstoff-Verbundmaterial SCC55®. Die Porsche AG hält rund 3,4 % an der Group 14 Technologies, Inc. Aufgrund von Lieferantenbeziehungen und Mitspracherechten liegt ein maßgeblicher Einfluss des Porsche AG Konzerns vor und die Beteiligung wird At Equity bewertet.

HIF GLOBAL LLC

HIF Global entwickelt und produziert als eFuels bezeichnetes kohlenstoffneutrales Methanol (eMethanol), Benzin (eBenzin) und nachhaltigen Flugkraftstoff (eSAF) zur Beschleunigung der Dekarbonisierung. Der Anteil der Porsche AG beträgt rund 10,9 % am assoziierten Unternehmen. Aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen und Mitspracherechten liegt ein maßgeblicher Einfluss vor und die Beteiligung wird At Equity bewertet.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

Zusammengefasste Finanzinformationen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen auf 100%-Basis

Mio. €	Bertrandt ¹	Rimac Group ²	Bugatti Rimac ³
2024			
Höhe des Anteils in %	29	21	45
Langfristige Vermögenswerte	467	498	551
Kurzfristige Vermögenswerte	502	323	399
Langfristige Schulden	313	23	54
Kurzfristige Schulden	232	188	752
Nettobuchwert	423	610	143
Umsatzerlöse	1.186	132	182
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-88	-140	-152
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-2	-	-
Gesamtergebnis	-89	-140	-152
Erhaltene Dividenden	4	-	-
2023			
Höhe des Anteils in %	29	21	45
Langfristige Vermögenswerte	527	525	498
Kurzfristige Vermögenswerte	534	353	423
Langfristige Schulden	347	33	48
Kurzfristige Schulden	189	92	578
Nettobuchwert	524	753	294
Umsatzerlöse	1.157	86	336
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	8	-86	-17
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	1	-	-
Gesamtergebnis	8	-86	-17
Erhaltene Dividenden	2	-	-

¹ Die Bertrandt AG hat ein abweichendes Geschäftsjahr. Daher betreffen die Bilanzangaben zu Bertrandt den Bilanzstichtag zum 30. September 2024 und die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2024 den Zeitraum vom 1. Oktober 2023 bis zum 30. September 2024 und im Geschäftsjahr 2023 den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2023.
² Die At Equity Bewertung basiert auf der vorläufigen konsolidierten Ergebnismeldung zum 31.12.2024 der Gesellschaft Rimac Group d.o.o.
³ Die At Equity Bewertung basiert auf der vorläufigen konsolidierten Ergebnismeldung zum 31.12.2024 der Gesellschaft Bugatti Rimac d.o.o. Anpassungen auf Basis neuerer Erkenntnisse wurden im Vorjahr in der Zeile „Veränderung Rücklagen“ berücksichtigt.

Überleitungsrechnung von den Finanzinformationen zum Equity-Buchwert

Mio. €	Bertrandt	Rimac Group	Bugatti Rimac
2024			
Nettobuchwert 01.01.	524	753	294
Gewinn/Verlust	-88	-140	-152
Sonstiges Ergebnis	-2	-	-
Veränderung Rücklagen	-	8	-
Dividenden	-12	-	-
Nettobuchwert 31.12.	423	622	143
Anteiliges Eigenkapital	123	128	64
Konsolidierungen/Geschäfts- oder Firmenwert/Sonstiges	-61	61	67
Buchwert des Equity-Anteils	62	189	131
2023			
Nettobuchwert 01.01.	524	830	270
Gewinn/Verlust	8	-86	-17
Sonstiges Ergebnis	1	-	-
Veränderung Rücklagen	-	8	41
Dividenden	-9	-	-
Nettobuchwert 31.12.	524	753	294
Anteiliges Eigenkapital	152	155	132
Konsolidierungen/Geschäfts- oder Firmenwert/Sonstiges	-4	61	67
Buchwert des Equity-Anteils	148	216	199

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen

Mio. €	2024	2023
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern ^{1,2,3}	-22 ¹	-54
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	-22¹	-54
Buchwert der Equity-Anteile	246	87

¹ Darin nicht enthalten sind die anteiligen Ergebnisse aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern aus Vorjahren in Höhe von -37 Mio. € der Group 14 und der HIF Global, die gem. IFRS 12.21 als unwesentliche At Equity bewertete Unternehmen eingestuft sind, die im Geschäftsjahr 2024 erstmalig At Equity bewertet wurden.
² Die Darstellung für das laufende Geschäftsjahr unter den zusammengefassten anteiligen Finanzinformationen für die Group 14 basiert auf der letzten verfügbaren vorläufigen Ergebnismeldung für den Zeitraum 1.1.2024 – 30.9.2024 zuzüglich der Fortführung der Stillen Reserven und Lasten für den Zeitraum 1.1.2024 – 31.12.2024 und Effekte aus Kapitalmaßnahmen. In die At Equity Bewertung wurde das anteilige Ergebnis für den Zeitraum 1.4.2022 – 31.12.2023 auf Basis der geprüften Jahresabschlüsse 2022 und 2023 sowie die vorläufige Ergebnismeldung für den Zeitraum 1.1.2024 – 30.9.2024 zuzüglich der anteiligen Fortführung der Stillen Reserven und Lasten für den Zeitraum 1.4.2022 – 31.12.2024 sowie Effekte aus Kapitalmaßnahmen berücksichtigt.
³ Die Darstellung für das laufende Geschäftsjahr unter den zusammengefassten anteiligen Finanzinformationen für die HIF Global basiert auf der anteiligen Fortführung der Stillen Reserven und Lasten für den Zeitraum 1.1.2024 – 31.12.2024 zuzüglich Effekten aus Kapitalmaßnahmen. In die At Equity Bewertung wurde das anteilige Ergebnis für den Zeitraum 1.4.2022 – 31.12.2023 auf Basis geprüfter Jahresabschlüsse für 2022 und 2023 zuzüglich der anteiligen Fortführung der Stillen Reserven und Lasten für den Zeitraum 1.4.2022 – 31.12.2024 sowie Effekte aus Kapitalmaßnahmen berücksichtigt.

Es bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 209 Mio. € (2023: 206 Mio. €).

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren zwei russische Vertriebsgesellschaften des Segments Automobile, OOO Porsche Russland, Moskau, und OOO Porsche Center Moscow, Moskau, und eine russische Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau, seit September 2022 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst und im Geschäftsjahr 2023 wurden ein weiterer Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. In den ersten neun Monaten 2024 ergaben sich keine wesentlichen weiteren Anpassungen. Im vierten Quartal 2024 wurden die russischen Gesellschaften entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde ein Verlust in Höhe von 53,7 Mio. € in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen, der insbesondere die Klassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

AUSWIRKUNGEN NEUER BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTER IFRS

Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften haben alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2024 sind Änderungen an IAS 1 anzuwenden, welche die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig klarstellen. Betroffen sind insbesondere Verbindlichkeiten, deren Fälligkeitsdatum an bestimmte Kreditbedingungen (Covenants) geknüpft ist. Dabei ist für die Klassifizierung entscheidend, ob am Abschlussstichtag die vertragliche Möglichkeit besteht, die Erfüllung um mindestens zwölf Monate aufzuschieben.

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2024 sind Änderungen an IAS 7/IFRS 7 umzusetzen, aus denen zusätzliche Anhangangaben über Lieferkettenfinanzierungen – insbesondere Reverse-Factoring-Vereinbarungen – resultieren. Hierdurch sollen deren Auswirkungen auf Verbindlichkeiten, Zahlungsströme und Liquiditätsrisiken transparenter werden. In diesem ersten Berichtsjahr 2024 sind keine Angaben zu den Vorjahren zu machen bzw. anzupassen.

Ferner wurden Änderungen an IFRS 16 vorgenommen, die auch seit dem 1. Januar 2024 anzuwenden sind. Im Kern zielen diese Änderungen darauf ab, dass im Rahmen einer Sale and Leaseback-Transaktion variable Leasingzahlungen, die nicht auf einem Index oder Zinssatz basieren, als Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen sind.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns.

NICHT ANGEWENDETE NEUE BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTE IFRS

Die Porsche AG hat in ihrem Konzernabschluss 2024 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2024 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen	
IFRS 9/ IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	30.05.2024	01.01.2026	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 9/ IFRS 7	Verträge zur Lieferung naturabhängiger Energien	18.12.2024	01.01.2026	Nein	Auswirkungen werden derzeit analysiert
IFRS 18	Darstellung und Offenlegung von Abschlussinformationen	09.04.2024	01.01.2027	Nein	Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung; zusätzliche Anhangangaben
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	09.05.2024	01.01.2027	Nein	Keine Auswirkungen
IAS 21	Währungsumrechnung bei fehlender Umtauschbarkeit	15.08.2023	01.01.2025	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards - Volume 11 ²	28.07.2024	01.01.2026	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften auf Basis des IFRS „Effective Dates“, unter Vorbehalt der Übernahme durch die EU, falls das Endorsement der EU noch aussteht.
² Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 und IAS 7).

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Zur Umrechnung verwendet der Porsche AG Konzern einheitlich die Kurse eines externen Marktdatenproviders. Alle Kurse basieren auf den jeweiligen Euro-Umrechnungskursen, aus denen alle Nicht-Euro-Kurskombinationen abgeleitet werden.

	1 € =	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
Australien	AUD	1,6761	1,6292	1,6401	1,6286
Brasilien	BRL	6,4314	5,3750	5,8262	5,4031
China	CNY	7,5986	7,8700	7,7861	7,6598
Großbritannien	GBP	0,8302	0,8691	0,8467	0,8700
Hongkong	HKD	8,0843	8,6529	8,4425	8,4685
Japan	JPY	163,2300	156,7900	163,8226	151,9382
Kanada	CAD	1,4972	1,4681	1,4819	1,4596
Republik Korea	KRW	1.534,3200	1.440,7150	1.475,4360	1.413,5047
Russland	RUB	112,4384	99,9661	100,2263	92,2994
Schweiz	CHF	0,9421	0,9264	0,9526	0,9718
USA	USD	1,0410	1,1077	1,0820	1,0817

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Bewertungsprinzipien

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, nach dem Prinzip der historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten (Anschaffungskostenmodell) aufgestellt. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten zuzüglich direkt anrechenbarer Anschaffungsnebenkosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt. In den Folgeperioden werden Immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird zwischen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter und solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer differenziert.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig und in der Regel linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und fünf Jahren. Nutzungsdauer, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende der Berichtsperiode überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Geschäfts- oder Firmenwerte, Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer und Immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht nutzungsbereit sind, werden nicht planmäßig abgeschrieben. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Die Entwicklungskosten für Produkte werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab dem Beginn der Nutzung (z. B. Produktionsbeginn) planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren. Forschungs- und nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen bewertet. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Spezialbetriebmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Betriebs- und Geschäftsgebäude	9 bis 40
Technische Anlagen und Maschinen	7 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 13

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Abschreibungen auf Sachanlagen werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Nutzungsrechte/Leasingverbindlichkeiten

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrunde liegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Porsche AG Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den Langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Porsche AG Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

Vermietete Vermögenswerte

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

At Equity bewertete Anteile

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode fortgeschrieben. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Nettoinvestition folgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Immateriellen Vermögenswerten (insbesondere bei aktivierten Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte) sowie bei solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer, bei Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte, durchgeführt.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln ermittelt. Sofern die Ermittlung des erzielbaren Betrags für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Zur Bestimmung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte werden grundsätzlich das entsprechende Segment Automobile oder Finanzdienstleistungen als zahlungsmittelgenerierende Einheit herangezogen. Für die Immateriellen Vermögenswerte sowie für die Sachanlagen bildet das Segment Automobile die zahlungsmittelgenerierende Einheit und somit die Basis für den Wertminderungstest. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst.

Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung ist der Betrag, der durch den Verkauf eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit in einer Transaktion zu Marktbedingungen zwischen sachverständigen, vertragswilligen Parteien nach Abzug der Veräußerungskosten erzielt werden könnte. Veräußerungskosten sind zusätzliche Kosten, die dem Verkauf eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit direkt zugeordnet werden können, mit Ausnahme der Finanzierungskosten und des Ertragsteueraufwands. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung eines Vermögenswerts mithilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte, der Immateriellen Vermögenswerte sowie der Sachanlagen wird der Nutzungswert herangezogen.

Basis für die Ermittlung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte operative Mehrjahresplanung einschließlich darin enthaltener wesentlicher Annahmen bezüglich des Wachstums und des Absatzvolumens. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Nach dem Bilanzstichtag beschlossene Maßnahmen zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft, insbesondere zur Erweiterung des Produktportfolios sind aufgrund des Stichtagsprinzips im Werthaltigkeitstest zum 31.12.2024 nicht berücksichtigt. Den Planungen im Porsche AG Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen sowie aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten. Dadurch werden die Wachstumsaussichten belastet. Negative Effekte werden auch durch anhaltende geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr. Die Volumenplanung des Porsche AG Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen aktuell bekannter regionaler Konflikte. Insbesondere in den Märkten China und USA wird hierbei von herausfordernden Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und zudem in China von einer verstärkten Wettbewerbsintensität ausgegangen. Ebenfalls wird im Rahmen der Planung eine im Vergleich zum Vorjahr verlangsamte Transformation hin zur Elektromobilität angenommen. Positive Preiseffekte werden durch eine global ausbalancierte sowie wertorientierte Absatzstruktur ergänzt. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2025 aus weiter steigenden Materialkosten sowie der Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch

entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Das strategische Programm „Road to 20“ soll dazu beitragen, die bisherigen Aktivitäten mit einem Fokus auf die Optimierung der Kostenstruktur nachhaltig zu intensivieren.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests werden neben der aktuellen Planung angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums wird eine erwartete Wachstumsrate in Höhe von 1,0 % zugrunde gelegt. Die Wachstumsrate basiert auf Branchengegebenheiten und berücksichtigt die spezifische Preis- und Kostensituation.

Der Werthaltigkeitstest wird für noch nicht genutzte Vermögenswerte zu Beginn der Aktivierungsphase und anschließend jährlich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung durchgeführt. Für bereits der Nutzung unterliegende Vermögenswerte wird ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen eines entsprechenden Ereignisses (Triggering Event) durchgeführt. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein risikoäquivalenter Marktkapitalisierungszinssatz verwendet. Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf einem Zinssatz für risikofreie Anlagen. Darüber hinaus werden neben einer Marktrisikoprämie spezifische Peer-group-Informationen für Beta-Faktoren, Verschuldungsgrad und Fremdkapitalzinssatz berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peergroups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst. Daraus ergibt sich ein angewandeter Kapitalkostensatz vor Steuern von 10,8 % (2023: 10,7 %).

Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten aus Fahrzeugleasingverträgen, die aufgrund des Werthaltigkeitstests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Eine Wertminderung wird erfolgswirksam den Funktionsbereichen im Posten Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts dessen Buchwert unterschreitet.

Es wird jährlich geprüft, ob die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Auf Basis des im Jahr 2024 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns. Es wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um die Werthaltigkeit bei Änderungen von wesentlichen Annahmen prüfen zu können. Die Werthaltigkeit ist auch bei einer Variation der Annahmen gegeben.

Vorräte

In den Vorräten werden im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Langfristige Fertigungsaufträge

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation entsprechend dem Leistungsfortschritt. Der Leistungsfortschritt errechnet sich aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrads der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung bzw. bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert. Ein negativer Saldo wird unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

Finanzinstrumente

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Schulden werden im Porsche AG Konzern den Klassen „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „Zum Fair Value bewertet“ zugeordnet.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Bei den finanziellen Vermögenswerten, die „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um

- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte,
- Termingeldanlagen,
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Demgegenüber bestehen die finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, aus

- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten,
- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,
- Anleihen und Schuldverschreibungen,
- Darlehen.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Finanzielle Vermögenswerte, die ein Eigenkapitalinstrument darstellen, werden „Zum Fair Value bewertet“. Hierbei übt der Porsche AG Konzern im Wesentlichen die Option aus, die Bewertungsänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Ausnahmen bilden lediglich Anteile an für den Konzernabschluss unwesentlichen Gesellschaften sowie Anteile an Gesellschaften ohne operativen Geschäftsbetrieb. Verlässliche Fair Values ohne große Schwankungsbreite lassen sich für solche Anteile nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln. Diese werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert.

In die Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte“ fallen im Porsche AG Konzern im Wesentlichen

- Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
- Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert (Stufe 1). Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value soweit möglich anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt (Stufe 2). Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft (Stufe 3).

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair Value Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Porsche AG Konzern nicht angewendet.

Anteile an Tochterunternehmen bzw. an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen weder konsolidiert noch nach der Equity-Methode bilanziert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Unternehmen des Porsche AG Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, z. B. Swaps, Termingeschäfte und Optionen.

Bei der Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme (Cashflow Hedge) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst oder in die Vorräte reklassifiziert. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedge wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Porsche AG Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktien- und Anlehensicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden“ eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen beispielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte und Zinssicherungsinstrumente.

Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Im Einzelnen wird für die finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen, wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten sowie durch Einzelwertberichtigungen.

Latente Steuern

Bei der Bewertung Aktiver latenter Steuern werden Schätzungen über die zukünftige Verfügbarkeit zu versteuern-der Einkommen berücksichtigt. Dabei werden Höhe und Art dieser zu versteuernden Einkommen, die Perioden, in denen sie anfallen werden, sowie zur Verfügung stehende Steuerplanungsmaßnahmen berücksichtigt. Der Bewertung von Aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden jährlich überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis deren Realisation ermöglicht. Für Aktive latente Steuern werden Wertberichtigungen vorgenommen, wenn es in einem überschaubaren Zeitraum nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Unterschiede, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können.

Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden berücksichtigt, sobald die Gewinnausschüttungen geplant werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden als Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für laufende und frühere Perioden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern beinhalten daher auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Zeiträume, exklusive Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Aufgrund solcher noch nicht durch die Finanzverwaltung abschließend geprüfter Steuerfestsetzungen werden für potenzielle Verpflichtungen Rückstellungen passiviert. Die Bewertung eines solchen steuerlichen Risikos orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung umfasst Performance-Share-Pläne, d.h. Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,61 % (2023: 2,87 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Sonstige Verbindlichkeiten (nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS)

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten außerhalb des Anwendungsbereichs eines spezifischen IFRS stehen Zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, die nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS fallen, werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Erlöse aus Operating-Leasingverträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei langfristigen Fertigungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrads erfasst.

Werden Serviceleistungen bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online-Dienste.

Umsätze aus verlängerten Gewährleistungen oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei Vorauszahlung erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten.

Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung erfasst. Wenn die Garantie für den Kunden optional oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (z. B. volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni. Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Porsche AG Konzern werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Segments Finanzdienstleistungen unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten anhand des Effektivzinssatzes erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Zins- und Provisionsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden ebenfalls in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die Konzerngesellschaften für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Annahmen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -schulden der Berichtsperiode auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Die Schätzung und Ermittlung der konzern einheitlichen Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden im abnutzbaren Anlagevermögen (Buchwert der Konzessionen, Schutzrechte und sonstige Immaterielle Vermögenswerte am 31. Dezember 2024: 863 Mio. € (2023: 960 Mio. €); Buchwert der Aktivierten Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte am 31. Dezember 2024: 4.992 Mio. € (2023: 3.025 Mio. €), Buchwert des abnutzbaren Sachanlagevermögens ohne Betriebs- und Geschäftsgebäude am 31. Dezember 2024: 3.970 Mio. € (2023: 3.132 Mio. €)) basiert auf Erfahrungen und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung. Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte (Buchwert der Nutzungsrechte am 31. Dezember 2024: 1.063 Mio. € (2023: 982 Mio. €) und der Leasingverbindlichkeiten (Buchwert der Leasingverbindlichkeit am 31. Dezember 2024: 1.142 Mio. € (2023: 1.047 Mio. €)).

Die Festlegung des Zeitpunkts für die Aktivierung von Entwicklungskosten (Buchwert der aktivierten Entwicklungskosten am 31. Dezember 2024: 8.050 Mio. € (2023: 7.575 Mio. €)) erfordert Annahmen und Einschätzungen von Wahrscheinlichkeiten, insbesondere bezüglich der technischen Realisierbarkeit der Entwicklungsleistung und der Verfügbarkeit der adäquaten technischen, finanziellen und sonstigen Ressourcen, sodass die Entwicklung abgeschlossen und die Entwicklungsleistung genutzt oder verkauft werden kann. Daneben unterliegen die zugrunde zulegenden Kostenbestandteile, welche aktiviert werden, auch entsprechenden Ermessensspielräumen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der Equity-Methode oder Zu Anschaffungskosten bewertete Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche (Buchwert der At Equity bewerteten Anteile und der Sonstigen Finanzanlagen am 31. Dezember 2024: 1.519 Mio. € (2023: 1.465 Mio. €)) erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen beziehungsweise Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung.

Im Zusammenhang mit den Ermittlungen der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert der immateriellen Vermögenswerte am 31. Dezember 2024: 8.941 Mio. € (2023: 8.554 Mio. €)), Sachanlagen (Buchwert der Sachanlagen am 31. Dezember 2024: 10.048 Mio. € (2023: 9.394 Mio. €)) und der Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten (Buchwert der Vermieteten Vermögenswerte am 31. Dezember 2024: 5.393 Mio. € (2023: 4.190 Mio. €)) erfolgt insbesondere die ermessensabhängige Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten hindeuten. Die Beurteilung der dem Werthaltigkeitstest unterlegten zahlungsmittelgenerierenden Einheit stellt eine Ermessensentscheidung dar. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Porsche AG Konzerns hängt insbesondere von der Einschätzung des Restwerts der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt (vgl. hierzu insbesondere zu Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten Anhangangabe → 15. VERMIETETE VERMÖGENSWERTE).

Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zum Werthaltigkeitstest.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Einordnung von Sicherungsinstrumenten in die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfordert vor allem Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die zugrunde liegenden Eintrittswahrscheinlichkeiten zukünftiger Umsätze aus gesicherten Währungen und in Bezug auf die Höhe der Zinssätze sowie den Verlauf bei Finanzierungen. Die hiervon betroffenen Buchwerte sind in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoring-Informationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen sind der Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen (Buchwert der Rückstellungen am 31. Dezember 2024: 9.091 Mio. € (2023: 8.698 Mio. €)) basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die Bewertung der Pensionsrückstellungen (Buchwert der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen am 31. Dezember 2024: 4.074 Mio. € (2023: 4.315 Mio. €)) ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Berechnung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Anhangangabe → **26. RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN** zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen (Buchwert der Sonstigen Rückstellungen am 31. Dezember 2024: 4.823 Mio. € (2023: 4.256 Mio. €)) ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter bzw. Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Wesentlichen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Erkannte technische Einzelrisiken werden separat erfasst. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzfälle zu treffen. Bei den gebildeten Rückstellungen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Den Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde. Diese beruhen auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerte zu den oben genannten Parametern.

Zu einem Überblick über die Sonstigen Rückstellungen sowie zu Rückstellungen aus dem Absatzgeschäft siehe Anhangangabe → **27. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN** sowie zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Anhangangabe → **40. RECHTSSTREITIGKEITEN**.

Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen berücksichtigt. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen wurden Sonstige Rückstellungen passiviert. Für diese unsicheren Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Risiken einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht der Porsche AG Konzern je betrachteten Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung für die Einschätzung der Realisierung des steuerlichen Risikos sachgerecht ist. Bei der Ermittlung der Latenten Ertragsteueransprüche wurden Werthaltigkeitsprüfungen vorgenommen.

Verrechnungspreise für konzerninterne Geschäftsbeziehungen unterliegen steuergesetzlichen Anforderungen in Deutschland und vielen anderen Staaten. Grundlage der Vorschriften ist der Fremdvergleichsgrundsatz, nach dem die Geschäftskonditionen, die zwischen nahestehenden Personen vereinbart werden, dem entsprechen müssen, was zwischen fremden Dritten vereinbart worden wäre. Zur Sicherstellung dieser Anforderung und der damit einhergehenden Minimierung von Verrechnungspreisrisiken gelten zur Verrechnungspreisbestimmung im Porsche AG Konzern die Porsche Konzernrichtlinie Steuern und die Konzernverrechnungspreisrichtlinie des Volkswagen AG Konzerns. Sofern möglich und sinnvoll, wird auch durch sogenannte Vorabverständigungsverfahren (APAs) zusätzliche Rechtssicherheit in Bezug auf grenzüberschreitende Verrechnungspreise geschaffen.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Bei der Ermittlung der Latenten Ertragsteueransprüche (Buchwert der Latenten Ertragsteueransprüche am 31. Dezember 2024: 698 Mio. € 2023: 627 Mio. €)) sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Ergebnisses sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Porsche AG Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows, die verwendeten Diskontierungssätze und die prognostizierten Restwerte.

Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen verursacht werden können, betreffen insbesondere neue Erkenntnisse über das Kaufverhalten auf den Absatzmärkten und hieraus resultierende Änderungen der Planung, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Im Jahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeren Dynamik. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Den Planungen im Porsche AG Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollte sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen sowie aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten. Dadurch werden die Wachstumsaussichten belastet. Negative Effekte werden auch durch anhaltende geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen, werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, erläutert.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche AG Konzern. Dabei sind die vom Vorstand der Porsche AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den zwei berichtspflichtigen Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasinggeschäft sowie Mobilitätsangebote und weitere finanzorientierte Dienstleistungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird beim Porsche AG Konzern auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Porsche AG Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

Berichtssegmente 2024

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	36.085	3.780	39.864	219	40.083
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	354	130	484	-484	-
Umsatzerlöse	36.438	3.910	40.349	-265	40.083
Kosten der Umsatzerlöse	-26.489	-3.565	-30.054	298	-29.756
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.286	278	5.564	73	5.637
Planmäßige Abschreibungen	2.982	915	3.897	-39	3.858
Außerplanmäßige Abschreibungen	3	207	210	-	210
Zuschreibungen	0	158	158	-	158
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.702	46	3.748	8	3.756

Berichtssegmente 2023

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	37.213	3.316	40.530	-	40.530
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	136	128	264	-264	-
Umsatzerlöse	37.349	3.444	40.793	-264	40.530
Kosten der Umsatzerlöse ¹	-26.091	-3.093	-29.184	261	-28.924
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.938	302	7.241	44	7.284
Planmäßige Abschreibungen	2.654	883	3.537	-34	3.504
Außerplanmäßige Abschreibungen	2	160	162	-	162
Zuschreibungen	-	137	137	-	137
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	4.045	33	4.078	19	4.097

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Kosten der Umsatzerlöse separat dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Überleitungsrechnung

Mio. €	2024	2023
Segmentumsätze	40.349	40.793
Konsolidierung	-265	-264
Konzernumsätze	40.083	40.530
Kosten der Umsatzerlöse der Segmente	-30.054	-29.184
Konsolidierung	298	261
Kosten der Umsatzerlöse¹	-29.756	-28.924
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.564	7.241
Konsolidierung	73	44
Operatives Ergebnis	5.637	7.284
Finanzergebnis	-409	91
Konzernergebnis vor Steuern	5.227	7.375

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Kosten der Umsatzerlöse separat dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Nach Regionen 2024

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nordamerika ¹	China ²	Übersee- und Wachstumsmärkte ³	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	5.200	9.550	12.927	6.305	6.105	-4	40.083
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	18.095	384	5.634	142	128	-	24.381

¹ Exkl. Mexiko

² Inkl. Hongkong

³ Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

Nach Regionen 2023

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nordamerika ¹	China ²	Übersee- und Wachstumsmärkte ³	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	4.877	8.779	11.969	9.547	5.781	-424	40.530
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	17.115	339	4.398	135	151	-	22.138

¹ Exkl. Mexiko

² Inkl. Hongkong

³ Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. UMSATZERLÖSE

Struktur der Umsatzerlöse des Konzerns 2024

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	30.088	-	30.088	-82	30.006
Originalteile	1.995	-	1.995	0	1.995
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.423	1.763	3.186	-101	3.084
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	1.573	1.574	-60	1.514
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	2	554	556	-7	550
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-4	-	-4	-	-4
Sonstige Umsatzerlöse	2.933	20	2.953	-16	2.937
	36.438	3.910	40.349	-265	40.083

Struktur der Umsatzerlöse des Konzerns 2023

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	31.733	-	31.733	-87	31.646
Originalteile	1.950	-	1.950	0	1.949
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.415	1.577	2.992	-90	2.903
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	1.401	1.401	-57	1.345
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	450	450	-11	439
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-424	-	-424	-	-424
Sonstige Umsatzerlöse	2.674	16	2.690	-19	2.671
	37.349	3.444	40.793	-264	40.530

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Erlöse aus Mobilien Online-Diensten, Beratungs-, Entwicklungs- sowie Werkstattleistungen. Zudem enthalten die Sonstigen Umsatzerlöse vereinnahmte Versicherungsprämien aus Gebrauchtwagenangarantievversicherungen in Höhe von 146 Mio. € (2023: 121 Mio. €).

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 904 Mio. € (2023: 733 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2024 enthalten. Die zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen betreffen im Wesentlichen Anschlussgarantien und Serviceverträge sowie Mobile Online-Dienste und Fahrzeugauslieferungen, von denen im Wesentlichen eine Erfüllung bzw. Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2025 erwartet wird.

Die überwiegende Mehrheit der aus dem Auftragsbestand zum Stichtag erwarteten Umsatzerlöse bezieht sich auf Fahrzeugverkäufe. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden kurzfristig realisiert. Die in diesen Fahrzeugverkäufen enthaltenen Dienstleistungen, die erst in den Folgejahren zu Umsatzerlösen führen, bilden nur einen unwesentlichen Teil des erwarteten Umsatzes ab. Daher wird von der Erleichterung nach IFRS 15 Gebrauch gemacht, wonach die Angabe eines quantifizierten Auftragsbestands zum Stichtag aufgrund der Kurzfristigkeit und der fehlenden Aussagekraft unterbleibt.

2. KOSTEN DER UMSATZERLÖSE

Die Kosten der Umsatzerlöse in Höhe von 29.756 Mio. € (2023: 28.924 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Fertigungsmaterial, Personalkosten, Sachgemeinkosten und Abschreibungen.

Daneben sind in den Kosten der Umsatzerlöse die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 308 Mio. € (2023: 147 Mio. €), außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermietvermögen in Höhe von 207 Mio. € (2023: 160 Mio. €) sowie Aufwendungen für Schadensleistungen aus Gebrauchtwagen-garantieversicherungen in Höhe von 116 Mio. € (2023: 107 Mio. €) enthalten.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 6 Mio. € (2023: 9 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. VERTRIEBSKOSTEN

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 3.099 Mio. € (2023: 2.869 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personal-kosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungs-kosten.

4. VERWALTUNGSKOSTEN

Die Verwaltungskosten von 1.859 Mio. € (2023: 1.787 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	30
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	73	111
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	98	157
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	3	7
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	81	231
Erträge aus Wechselkursveränderungen	233	216
Erträge aus Weiterberechnungen	239	280
Gewinne aus Anlagenabgängen und Zuschreibungen	253	139
Miet- und Pachteinnahmen	61	60
Übrige betriebliche Erträge	306	265
	1.375	1.496

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus-gewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung des Segments Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus-gewiesen.

Unter den Übrigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere sonstige Regresserträge ausgewiesen.

6. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2024	2023
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12	11
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	95	54
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	155	94
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	7	15
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	81	148
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	226	373
Verluste aus Anlageabgängen	128	38
Finanzierungsanteil betriebliche Altersvorsorge	–	70
Übrige betriebliche Aufwendungen	403	359
	1.107	1.162

Die Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen. Daraus resultierende Kurs-gewinne werden unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung des Segments Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen aus-gewiesen.

Unter den Übrigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Prozesskosten und Rechtsrisiken dargestellt.

7. ERGEBNIS AUS AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILEN

Mio. €	2024	2023
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	11	14
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	–	–
davon aus assoziierten Unternehmen	11	14
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	166	23
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	–	–
davon aus assoziierten Unternehmen	166	23
	–155	–9

8. ZINSERGERBNIS

Mio. €	2024	2023
Zinsertrag	278	264
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	278	264
Zinsaufwand	-223	-184
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-14	-17
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	-38	-34
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	-35	-2
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-136	-130
Zinsergebnis	55	80

9. ÜBRIGES FINANZERGERBNIS

Mio. €	2024	2023
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-135	-
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	5	37
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-185	-47
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	76	83
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	4	78
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-14	-32
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	-154	-61
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	95	-39
Übriges Finanzergebnis	-309	19

Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen betreffen im Wesentlichen die Cellforce Group GmbH und resultieren aus dem im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossenen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

In den Sonstigen Aufwendungen aus Beteiligungen ist die Wertberichtigung der Anteile an der Cellforce Group GmbH in Höhe von 71 Mio. € (2023: 0 Mio. €) sowie die Wertminderung auf die nach der At Equity Methode einbezogene Bertrandt AG in Höhe von 58 Mio. € enthalten. Im Vorjahr war die Wertaufholung auf die nach der At Equity Methode einbezogene Bertrandt AG in Höhe von 27 Mio. € enthalten.

10. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten den für die Porsche AG ermittelten Steueraufwand und -ertrag, inklusive Steuerumlagen der Organgesellschaften der Porsche AG, sowie den für die konsolidierten Tochtergesellschaften ermittelten Steueraufwand und -ertrag und die latenten Steuern.

Zusammensetzung Steueraufwand und -ertrag

Mio. €	2024	2023
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	1.189	1.612
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	281	375
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.470	1.987
davon periodenfremde Erträge (-)/Aufwendungen (+)	-41	-17
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Inland	158	283
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Ausland	5	-51
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+)	163	231
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.632	2.218

Der Steueraufwand wurde aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuer-gutschriften sowie bisher nicht berücksichtigter temporärer Differenzen früherer Perioden um 5 Mio. € (2023: 2 Mio. €) gemindert. Davon entfallen 1 Mio. € (2023: 2 Mio. €) auf tatsächliche Steuern und 4 Mio. € (2023: 0 Mio. €) auf latente Steuern.

Der Rückgang der Steuern im Ausland ist vor allem durch das geringere operative Ergebnis begründet. Der Ergebnisanteil in Ländern mit niedrigerem Steuersatz hat im Vergleich zu höher besteuerten Ländern, vor allem Deutschland, abgenommen. Dies hat zu einem unterproportionalen Rückgang des Steueraufwands geführt.

Die periodenfremden Steuererträge stammen überwiegend aus Japan, Deutschland und, wie im Vorjahr, aus den USA.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand

Mio. €	2024	2023
Ergebnis vor Steuern	5.227	7.375
Konzernsteuersatz in %	30,2	30,2
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.579	2.227
Abweichende Steuerbelastung	-70	-90
Effekte aus Verlustvorträgen und Tax credits	-3	7
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Betriebsausgaben	158	89
Periodenfremde Steuern	-31	-10
Steuersatzänderungen	-1	-5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	1.632	2.218
Effektiver Steuersatz in %	31,2	30,1

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2024 beträgt 15 % (2023: 15 %). Einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag beträgt die nominelle Steuerquote 30,2 % (2023: 30,2 %). Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,2 % (2023: 30,2 %) angewandt. Die Überleitung erfolgt daher auf diesen Konzernsteuersatz.

Die jeweiligen lokalen Steuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 9 % und 34 % (2023: zwischen 0 % und 34 %). Diese überwiegend niedrigeren lokalen Steuersätze führen zusammen mit dem in Deutschland anzuwendenden niedrigeren Steuersatz auf Erträge aus Wertpapieren zu einer abweichenden Steuerbelastung im Vergleich zum Konzernsteuersatz. Steuersatzänderungen führten in der Berichtsperiode zu einem Steuerertrag in Höhe von 1 Mio. € (2023: 5 Mio. €).

Die steuerfreien Erträge betragen 21 Mio. € (2023: 11 Mio. €) und die nicht abziehbaren Aufwendungen haben sich auf 179 Mio. € (2023: 100 Mio. €) erhöht. Die Erhöhung der steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen ist im Wesentlichen auf Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Ergebnisanteile aus der nach At Equity Methode einbezogenen Beteiligungen zurückzuführen. Die Erhöhung der steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen von insgesamt 69 Mio. € ist im Wesentlichen auf Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Ergebnisanteilen aus nach der At Equity Methode einbezogenen Beteiligungen zurückzuführen.

Die steuerlichen Verlustvorräte sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorräte haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorräte		Davon nicht nutzbare steuerliche Verlustvorräte	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Unverfallbare steuerliche Verlustvorräte	50	45	19	43
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	18	17	13	17
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	87	39	43	34
Gesamt	155	101	75	94

Die Verlustvorräte stammen im Wesentlichen aus Luxemburg (81 Mio. €) (2023: 33 Mio. €), Deutschland (43 Mio. €) (2023: 38 €) und aus den USA (14 Mio. €) (2023: 14 €). Von diesen gesamten Verlustvorräten sind für nutzbare steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften insgesamt 17 Mio. € (2023: 2 Mio. €) latente Steuern aktiviert.

Latente Steuern nach Bilanzposten

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorräte entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	8	10	3.707	3.394
Sonstige Finanzanlagen	11	15	2	1
Vorräte	36	30	34	31
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Finanzdienstleistungsbereich)	31	26	211	385
Wertpapiere	0	0	–	0
Steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften	17	2	–	–
Pensionsrückstellungen	516	642	15	19
Verbindlichkeiten und Sonstige Rückstellungen	1.698	1.512	4	67
Bruttowert	2.316	2.237	3.973	3.896
Saldierung	–1.976	–1.990	–1.976	–1.990
Konsolidierung	359	380	117	104
Bestand laut Konzernbilanz	698	627	2.114	2.010

Aktive latente Steuern aus temporären Differenzen wurden im Berichtsjahr nicht (2023: 1 Mio. €) zugeschrieben.

In Höhe von insgesamt 164 Mio. € (2023: 305 Mio. € eigenkapitalmindernd) wurden zum Stichtag latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf im Sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen.

Latente Steueransprüche in Höhe von 20 Mio. € (2023: 3 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Für temporäre Differenzen auf nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Porsche AG in Höhe von 285 Mio. € (2023: 242 Mio. €) wurden keine passiven latenten Steuern wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 bilanziert.

Globale Mindestbesteuerung

Die von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur Globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) wurden in bestimmten Ländern, in denen der Porsche AG Konzern tätig ist, erlassen oder im Wesentlichen erlassen. Die Gesetzgebung in Deutschland trat für das am 1. Januar 2024 beginnende Geschäftsjahr des Porsche AG Konzerns in Kraft. Der Porsche AG Konzern fällt in den Geltungsbereich der erlassenen oder im Wesentlichen erlassenen Rechtsvorschriften und hat eine Bewertung der voraussichtlichen Steuerbelastung des Porsche AG Konzerns in Bezug auf die Globale Mindeststeuer vorgenommen.

Die Beurteilung des potenziellen Risikos aus der Mindeststeuer basiert auf den aktuellsten länderbezogenen Berichten und Jahresabschlüssen der verbundenen Unternehmen der Porsche AG. In fast allen Ländern, in denen der Porsche AG Konzern tätig ist, liegen die effektiven Steuersätze der Säule 2 über 15 %. Nur in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie in Irland gilt die vorübergehende Safe-Harbour-Erleichterung nicht und der effektive Steuersatz der Säule 2 liegt unter 15 %. Insgesamt entstanden im Porsche AG Konzern im Geschäftsjahr aus der Einführung der Globalen Mindeststeuer (Säule 2) Belastungen in Höhe von 2 Mio. €. Der Porsche AG Konzern hat die Ausnahme von Ansatz und Angabe latenter Steuern im Zusammenhang mit Säule-2-Ertragsteuern angewandt.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

11. ERGEBNISANTEIL AN MINDERHEITEN

Die auf die Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital entfallenden Ergebnisanteile (Ergebnisanteile an Minderheiten) belaufen sich auf 3 Mio. € (2023: 0 Mio. €) und betreffen 25 % der Anteile an Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur, 49 % der Anteile an der Manthey Racing GmbH, Meuspath, sowie 25 % der Anteile an der Porsche Norge AS, Oslo.

12. ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2024 und 2023 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 28 Abs. 4 der Satzung der Porsche AG steht den Vorzugsaktionären über die auf die Stammaktien entfallende Dividende hinaus eine Mehrdividende in Höhe von 0,01 € je Vorzugsaktie zu:

		2024	2023
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Ergebnis nach Steuern			
	Mio. €	3.595	5.157
Anteil von Minderheiten			
	Mio. €	3	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG			
	Mio. €	3.592	5.157
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert			
	Mio. €	1.794	2.576
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert			
	Mio. €	1.799	2.581
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert			
	€	3,94	5,66
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert			
	€	3,95	5,67

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

13. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

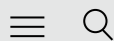
Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des PAG Konzerns haben sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt:

Mio. €	2024	2023	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	2.515	2.834	-11,2
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.583	2.081	-24,0
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.101	960	14,7
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	2.033	1.712	18,8

Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2024 beläuft sich auf 28 Mio. € (2023: 19 Mio. €).

Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. €	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Geschäfts- oder Firmenwerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2024	2.911	8.477	4.551	19	15.959
Währungsdifferenzen	0	0	-	-1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	3	1	-	0	5
Zugänge	432	371	1.211	10	2.025
Umbuchungen	20	2.700	-2.700	-	20
Abgänge	66	5	3	-	74
Stand am 31.12.2024	3.301	11.546	3.058	29	17.934
Abschreibungen Stand am 01.01.2024	1.952	5.452	0	1	7.405
Währungsdifferenzen	0	0	-	-	1
Änderungen Konsolidierungskreis	2	1	-	-	3
Zugänge planmäßig	485	1.101	-	-	1.586
Zugänge außerplanmäßig	3	-	-	-	3
Umbuchungen	0	-	-	-	0
Abgänge	3	1	-	-	4
Stand am 31.12.2024	2.438	6.553	0	1	8.993
Restbuchwert zum 31.12.2024	863	4.992	3.058	28	8.941



Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Aktiviere Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Geschäfts- oder Firmenwerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	2.556	7.040	4.150	20	13.766
Währungsdifferenzen	-1	0	-	-1	-2
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Zugänge	373	341	1.740	-	2.454
Umbuchungen	5	1.338	-1.338	-	5
Abgänge	21	241	2	-	264
Stand am 31.12.2023	2.911	8.477	4.551	19	15.959
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.560	4.732	-	1	6.293
Währungsdifferenzen	-1	0	-	-	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Zugänge planmäßig	396	959	-	-	1.355
Zugänge außerplanmäßig	1	0	0	-	1
Umbuchungen	-2	-	-	-	-2
Abgänge	2	239	-	-	240
Stand am 31.12.2023	1.952	5.452	0	1	7.405
Restbuchwert zum 31.12.2023	960	3.025	4.550	19	8.554

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere sonstige erworbene immaterielle Vermögenswerte, Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen. Die Zugänge umfassen teilweise zahlungsunwirksame Sachverhalte.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie der Immateriellen Vermögenswerte wird der Nutzungswert herangezogen. Zum generellen Vorgehen und zu den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe → **Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze** zum Werthaltigkeitstest verwiesen.

14. SACHANLAGEN

Entwicklung der Sachanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. €	Grundstücke, grundstücks-gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf frem-den Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2024	6.803	3.186	9.951	1.381	21.322
Währungsdifferenzen	38	1	4	1	43
Änderungen Konsolidierungskreis	28	2	17	1	47
Zugänge	263	220	981	678	2.142
Umbuchungen	133	285	498	-936	-20
Abgänge	-123	-56	-500	-14	-693
Stand am 31.12.2024	7.142	3.637	10.951	1.111	22.841
Abschreibungen Stand am 01.01.2024	-1.922	-2.008	-7.998	-	-11.927
Währungsdifferenzen	-13	0	-4	-	-17
Änderungen Konsolidierungskreis	-10	0	-9	-	-19
Zugänge planmäßig	-301	-262	-850	-	-1.413
Zugänge außerplanmäßig	-	0	0	-	0
Umbuchungen	-1	1	0	-	0
Abgänge	73	50	461	-	584
Stand am 31.12.2024	-2.175	-2.219	-8.398	-	-12.792
Restbuchwert am 31.12.2024	4.967	1.417	2.553	1.111	10.048

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

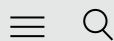
Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Entwicklung der Sachanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	6.544	2.903	9.039	1.230	19.717
Währungsdifferenzen	-39	-1	-6	-1	-47
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	-	0
Zugänge	243	193	802	558	1.796
Umbuchungen	125	121	332	-401	178
Abgänge	70	30	217	5	322
Stand am 31.12.2023	6.803	3.186	9.951	1.381	21.322
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.696	1.782	7.315	-	10.793
Währungsdifferenzen	-13	0	-3	-	-17
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	-	0
Zugänge planmäßig	286	248	780	-	1.315
Zugänge außerplanmäßig	-	0	-	-	0
Umbuchungen	1	1	112	-	113
Abgänge	49	23	205	-	277
Stand am 31.12.2023	1.922	2.008	7.998	-	11.927
Restbuchwert zum 31.12.2023	4.881	1.179	1.953	1.381	9.394

Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 49 Mio. € (2023: 25 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

15. VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2024	6.121
Währungsdifferenzen	343
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge	4.019
Umbuchungen	14
Abgänge	3.104
Stand am 31.12.2024	7.392
Abschreibungen Stand am 01.01.2024	1.931
Währungsdifferenzen	97
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge planmäßig	860
Zugänge außerplanmäßig	207
Abgänge	937
Zuschreibungen	158
Stand am 31.12.2024	2.000
Restbuchwert zum 31.12.2024	5.393

Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	5.781
Währungsdifferenzen	-194
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge	2.900
Umbuchungen	2
Abgänge	2.367
Stand am 31.12.2023	6.121
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.926
Währungsdifferenzen	-63
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge planmäßig	833
Zugänge außerplanmäßig	160
Abgänge	789
Zuschreibungen	137
Stand am 31.12.2023	1.931
Restbuchwert zum 31.12.2023	4.190

Unter den Vermieteten Vermögenswerten ist das im Wege des Operating Leasing an Kunden vermietete Leasingvermögen ausgewiesen. Wertminderungen von vermieteten Vermögenswerten aus diesen Fahrzeugleasingverträgen werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt (2024: 207 Mio. €, 2023: 160 Mio. €). In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

Die Konzerngesellschaften treten im Segment Finanzdienstleistungen als Leasinggeber auf und vermieten hauptsächlich eigene Produkte.

16. AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE UND SONSTIGE FINANZANLAGEN

Entwicklung der At Equity bewerteten Anteile und sonstigen Finanzanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Finanzanlagen	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2024	817	866	1.683
Währungsdifferenzen	–	3	3
Änderungen Konsolidierungskreis	176	–187	–11
Zugänge	12	379	391
Abgänge	–	33	33
erfolgsneutrale Veränderungen	4	11	15
erfolgswirksame Veränderungen	–155	–5	–160
Dividenden	–4	–	–4
Stand am 31.12.2024	850	1.034	1.884
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2024	165	52	217
Zugänge	58	120	178
Abgänge	–	30	30
Zuschreibungen	–	–	–
Stand am 31.12.2024	–223	–142	–365
Restbuchwert zum 31.12.2024	627	892	1.519

Entwicklung der At Equity bewerteten Anteile und sonstigen Finanzanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Finanzanlagen	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	815	662	1.477
Währungsdifferenzen	–	–2	–2
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–4	–4
Zugänge	13	232	245
Abgänge	–	7	7
erfolgsneutrale Veränderungen	0	–3	–2
erfolgswirksame Veränderungen	–9	–13	–22
Dividenden	–2	–	–2
Stand am 31.12.2023	817	866	1.683
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2023	192	26	218
Zugänge	–	31	31
Abgänge	–	–	–
Zuschreibungen	27	5	31
Stand am 31.12.2023	165	52	217
Restbuchwert zum 31.12.2023	651	814	1.465

In den At Equity bewerteten Anteilen sind assoziierte Unternehmen in Höhe von 627 Mio. € (2023: 651 Mio. €) enthalten.

Die erstmalige at Equity Bewertung aufgrund Wesentlichkeit der Group 14 und HIF Global führte zu einer Änderung des Konsolidierungskreises und daraus folgend zu einem Zugang bei den At Equity bewerteten Anteilen sowie einem Abgang bei den Sonstigen Finanzanlagen. Weitere Erläuterungen zu den at Equity bewerteten Anteilen finden sich im Abschnitt „Konzernkreis“ und „Beteiligungen an assoziierten Unternehmen“.

Die Sonstigen Finanzanlagen beinhalten im Wesentlichen zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 327 Mio. € (2023: 391 Mio. €), zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an assoziierten Unternehmen in Höhe von 77 Mio. € (2023: 193 Mio. €) und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 449 Mio. € (2023: 193 Mio. €).

17. VORRÄTE

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	467	400
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	327	325
Fertige Erzeugnisse, Waren	4.638	4.839
Kurzfristiges Vermietvermögen	42	49
Geleistete Anzahlungen	656	333
Sicherungsgeschäfte Vorräte	1	1
	6.130	5.947

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von 6.130 Mio. € (2023: 5.947 Mio. €) sind 68 Mio. € (2023: 54 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 24.116 Mio. € (2023 (angepasst): 24.841 Mio. €) als Aufwand erfasst. Die in der

Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 27 Mio. € (2023: 21 Mio. €) und resultieren aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen. Daneben wurden in der Berichtsperiode Wertaufholungen in Höhe von 3 Mio. € (2023: 2 Mio. €) erfolgswirksam erfasst, welche ebenso im Wesentlichen aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen resultieren. Von den Vorräten sind Leasingrückläufer in Höhe von 31 Mio. € (2023: 24 Mio. €) im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen als Sicherheiten verpfändet.

18. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	844	1.008
nahestehende Unternehmen und Personen	496	440
	1.340	1.449

Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Nettoforderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten. Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

19. LANG- UND KURZFRISTIGE FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzten sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert		Fair Value		Buchwert		Fair Value	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	31.12.2023
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	1.022	3.374	4.396	4.520	895	3.039	3.934	4.057
Händlerfinanzierung	43	139	182	207	49	107	156	169
	1.065	3.513	4.577	4.727	944	3.146	4.089	4.226
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	5	–	5	5	5	–	5	5
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	738	1.566	2.303	2.457	720	1.531	2.251	2.349
	1.808	5.078	6.886	7.188	1.669	4.676	6.345	6.580

20. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	434	392	825	631	813	1.445
Übrige finanzielle Vermögenswerte	802	1.105	1.907	1.379	609	1.988
	1.236	1.496	2.732	2.010	1.422	3.432

In den Übrigen finanziellen Vermögenswerten sind Verfügungsbeschränkungen der Flüssigen Mittel in Höhe von 503 Mio. € (2023: 331 Mio. €) enthalten. Diese bestehen im Zusammenhang mit eingesammelten Kundenzahlungen für verkaufte Forderungen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Programmen, welche kurzfristig an die Vertragspartner weitergereicht werden müssen, sowie Sicherheiten im Zusammenhang mit Fahrzeugfinanzierungen.

Auf die ausgewiesenen Übrigen finanziellen Vermögenswerte wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Nettobuchwerten der Übrigen finanziellen Vermögenswerte.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Geschäfte zur Absicherung gegen:		
Währungs- Zins- und Rohstoffpreissrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	736	1.215
Hedge-Geschäfte (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken)	736	1.215
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	89	230
	825	1.445

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert.

21. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN

Die Sonstigen Forderungen setzten sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Sonstige Steueransprüche	570	0	570	603	0	603
Übrige Forderungen	541	66	607	457	78	534
Bedingte Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	25	–	25	19	–	19
	1.136	66	1.202	1.079	78	1.157

Die Übrigen Forderungen enthalten abgegrenzte Aufwendungen in Höhe von 215 Mio. € (2023: 204 Mio. €). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Mieten und Marketingaufwendungen sowie abgegrenzten Wartungsaufwendungen für Hard- und Software.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2024	2023
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	19	20
Zu- und Abgänge	6	0
Veränderungen der Wertberichtigungen	0	0
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	25	19

Die bedingten Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	87	99
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	-43	-33
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	44	66
dafür erhaltene Anzahlungen	-18	-47
	25	19

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf 251 Mio. € (2023: 298 Mio. €). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Für diese wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

22. ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Latente Ertragsteueransprüche	-	698	698	-	627	627
Ertragsteuerforderungen	289	-	289	235	-	235
Gesamt	289	698	987	235	627	862

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 641 Mio. € (2023: 602 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

23. WERTPAPIERE UND TERMINGELDANLAGEN

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden zum Fair Value bewertet. Wertpapiere in Höhe von 0 Mio. € (2023: 0 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- bzw. Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

24. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Guthaben bei Kreditinstituten	3.066	1.647
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	3.318	4.173
	6.384	5.820

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten. Die jederzeit fällige Mittel umfassen die Guthaben bei verbundenen Unternehmen (Cash-Pool), welche täglich bzw. kurzfristig fällige Geldanlagen mit nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken beinhalten.

25. EIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile an Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt. Die zum 31. Dezember 2023 dargestellten Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote entfallen auf den Erwerb der ausstehenden Anteile an Minderheiten (nicht beherrschenden Anteile) an der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG beträgt 911 Mio. € und ist in 455.500.000 nennwertlosen Stammaktien und 455.500.000 nennwertlosen Vorzugsaktien aufgeteilt. Jede Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 1,00 € am Grundkapital. Die Vorzugsaktien sind im Vergleich zu den Stammaktien mit dem Recht auf eine um 0,01 € höhere Mehrdividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet.

Die Stammaktien der Porsche AG werden zu 75 % von der Porsche Holding Stuttgart GmbH abzüglich einer Stammaktie sowie zu 25 % von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) zuzüglich einer Stammaktie gehalten. Die Vorzugsaktien befinden sich mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mit 75,8 % im Besitz der Volkswagen AG und mit 24,2 % im Streubesitz.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern sowie sonstige Kapitaleinzahlungen und beläuft sich in der Berichtsperiode auf 3.822 Mio. € (2023: 3.822 Mio. €).

Gewinnrücklage

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um Rücklagen für angesammelte Gewinne sowie um Rücklagen für die Neubewertungen aus Pensionsplänen.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie erfolgsneutrale Transaktionen.

In der Rücklage für die Neubewertungen aus Pensionsplänen werden die erfolgsneutralen Veränderungen der Pensionsrückstellungen erfasst.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

Dividenden und Dividendenvorschlag

Die Dividendenausschüttung der Porsche AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche AG ausgewiesenen Bilanzgewinn.

Der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 2.100 Mio. € (2023: 3.420 Mio. €) eine Dividende in Höhe von insgesamt 2.100 Mio. €, das bedeutet 2,30 € je Stammaktie und 2,31 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG vom 7. Juni 2024 der Beschluss über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2023 gefasst, welcher zu einer Ausschüttung in Höhe von 2,30 € je Stammaktie und 2,31 € je Vorzugsaktie führte. Die Gesamtausschüttung belief sich somit auf 2.100 Mio. €.

Übrige Rücklagen

Bei den Übrigen Rücklagen handelt es sich um Rücklagen für Währungsumrechnung, für Cashflow Hedges (OCI I), für abgegrenzte Kosten der Sicherheitsbeziehung (OCI II), für Eigen- und Fremdkapitalinstrumente sowie um At Equity bewertete Anteile.

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften. Darüber hinaus werden zur einheitlichen Erfassung von Fremdwährungseffekten im Eigenkapital Währungsdifferenzen aus der Umrechnung des Kapitals in dieser Rücklage ausgewiesen.

In der Cash Flow Hedge Rücklage (OCI I) sind nur die designierten effektiven Bestandteile der Wertänderungen von Sicherungsinstrumenten enthalten. Die nicht designierten Bestandteile der Wertänderungen der Sicherungsinstrumente sind dagegen in der Rücklage für abgegrenzte Kosten der Sicherung (OCI II) enthalten.

In der Rücklage für At Equity bewertete Anteile werden die anteiligen ergebnisunwirksamen Veränderungen der At Equity bewerteten Anteile ausgewiesen.

Anteile an Minderheiten

Die Anteile an Minderheiten (nicht beherrschenden Anteile) am Eigenkapital betreffen 25 % der Anteile an Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur, 49 % der Anteile an der Manthey Racing GmbH, Meuspath, sowie 25 % der Anteile an der Porsche Norge AS, Oslo.

26. RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeitenden ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche AG Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Die Aufwendungen für beitragsorientierte staatliche und private Pläne beliefen sich in der Berichtsperiode im Porsche AG Konzern auf insgesamt 302 Mio. € (2023: 280 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 277 Mio. € (2023: 262 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und über Planvermögen finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden. Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden im Wesentlichen gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuarien ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden unter anderem versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends sowie die Lebenserwartungen berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinsserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Barwert der über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	3.964	150
Fair Value des Planvermögens	-407	-142
Finanzierungsstatus (Saldo)	3.557	8
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	511	4.306
Bilanzwerte	4.068	4.314
davon Pensionsrückstellungen	4.074	4.315
davon Sonstige Vermögenswerte	6	1

Wesentliche Versorgungsregelungen im Porsche AG Konzern

Der Porsche AG Konzern bietet seinen Mitarbeitenden für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeitende im Inland und ergeben sich grundsätzlich aus Betriebsvereinbarungen. Zur Reduzierung der mit diesen Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Porsche AG Konzern seit 2022 neue leistungsorientierte inländische Pläne eingeführt, deren Leistungen über externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung voraussichtlich kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen im Inland beschrieben.

AUSSCHLIEBLICH ÜBER BILANZRÜCKSTELLUNGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den arbeitgeberfinanzierten Pensionsplänen bestehen weitgehend beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert.

Bei den arbeitnehmerfinanzierten Pensionsplänen bestehen beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Der jährliche Versorgungsaufwand (gemäß individueller Entgeltumwandlungsvereinbarung) wird durch Multiplikation mit Altersfaktoren in Kapitalbausteine umgerechnet. Die Altersfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Kapitalbausteine – abhängig vom jeweiligen Pensionsplan – als einmalige Zahlung, mehrmalige Zahlungen oder als lebenslange Rente (durch Verrentung des Versorgungskapitals) ausgezahlt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

Sofern das jeweilige Versorgungssystem lebenslang laufende Rentenzahlungen vorsieht, tragen die Gesellschaften das Langlebkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwerts der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

ÜBER EXTERNES PLANVERMÖGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Porsche AG Konzern erstmals bisher ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierte, arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierte inländische Pensionspläne teilweise durch externes Planvermögen in Höhe von 250 Mio. € ausfinanziert.

Bei den anteilig über externes Planvermögen arbeitgeberfinanzierten Pensionsplänen bestehen weitgehend beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert.

Bei den anteilig über externes Planvermögen arbeitnehmerfinanzierten Pensionsplänen bestehen beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Der jährliche Versorgungsaufwand (gemäß individueller Entgeltumwandlungsvereinbarung) wird durch Multiplikation mit Altersfaktoren in Kapitalbausteine umgerechnet. Die Altersfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Kapitalbausteine – abhängig vom jeweiligen Pensionsplan – als einmalige Zahlung, mehrmalige Zahlungen oder als lebenslange Rente (durch Verrentung des Versorgungskapitals) ausgezahlt.

Sowohl bei den arbeitgeber- als auch bei den arbeitnehmerfinanzierten Pensionsplänen wird das externe Planvermögen durch den Porsche Trust e.V. treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt. Die Wertentwicklung der Kapitalanlage hat dabei keinen Einfluss auf den Versorgungsaufwand der Planteilnehmenden.

Die vollständig über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten, kapitalmarktorientierten Leistungszusagen. Hierbei bildet die Summe der einkommens- und statusabhängigen Beiträge zuzüglich einer Kapitalmarktrendite das Versorgungskapital, welches grundsätzlich als Einmalkapital ausgezahlt wird. Das Versorgungskapital beträgt mindestens 80 % der geleisteten Beiträge. Für die Pensionspläne erfolgen regelmäßig Dotierungen in ein Treuhandvermögen, das durch den Porsche Trust e.V. treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird.

Da das Treuhandvermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllt, ist insoweit eine Verrechnung mit der Verpflichtung erfolgt. Die Saldierung wurde dabei separat für die ausfinanzierten arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten inländischen Pensionspläne sowie die vollständig über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne vorgenommen.

Die Höhe des Planvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien des Porsche Trust e.V. kontrolliert, in welchem Personen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite der Treugeber vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien der Treugeber mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Treuhandvermögen, in Abhängigkeit des jeweils finanzierten Pensionsplans, im Wesentlichen in Investmentfonds investiert, welche in der Aufteilung des veranlagten Planvermögens als Aktien-, Renten-, Immobilien, und sonstigen Fonds ausgewiesen werden. Den Schwerpunkt der Anlage bilden dabei Geldmarktfonds, welche als „sonstige Fonds“ ausgewiesen werden.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Porsche AG Konzern das Langlebkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwerts der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Bewertung der Rückstellungen für Pensionen des Porsche AG Konzerns

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden erheblichen versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	Deutschland		Ausland	
	2024	2023	2024	2023
%				
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,40	3,20	4,22	4,15
Entgelttrend	3,80	4,60	2,42	2,44
Rententrend	2,00	2,20	1,59	1,65

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtungen gewichtet wurden. Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund des Karrieretrends berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2024	2023
Bilanzwerte am 01.01.	4.314	3.667
Laufender Dienstzeitaufwand	177	167
Nettozinsaufwand	136	130
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	-2	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-292	377
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	11	18
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	2	-1
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	-275	-27
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	1
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	-69	-63
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	0	-1
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	0	-
Sonstige Veränderungen	-1	-6
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	0	-1
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlung	66	50
Bilanzwerte am 31.12.	4.068	4.314

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2024	2023
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	4.456	3.781
Laufender Dienstzeitaufwand	177	167
Aufzinsung der Verpflichtung	143	136
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	-2	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-292	377
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	11	18
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	2	2
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-69	-63
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-4	-5
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	0	-1
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	0	-
Sonstige Veränderungen	-19	-6
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	5	0
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlungen	66	50
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	4.475	4.456

Die versicherungsmathematischen Gewinne durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Änderung des Abzinsungssatzes im Inland.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		31.12.2024		31.12.2023	
		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	4.032	-9,89	3.998	-10,28
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.995	11,63	4.997	12,15
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	4.696	4,95	4.687	5,19
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.275	-4,47	4.248	-4,68
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	4.505	0,68	4.494	0,85
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.450	-0,55	4.426	-0,68
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	4.573	2,20	4.560	2,33

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 22 Jahre (2023: 23 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2024	2023
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	3.377	3.377
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	250	247
Rentner	847	832
	4.475	4.456

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2024	2023
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	96	82
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	422	379
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	3.957	3.995
	4.475	4.456

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2024	2023
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	142	113
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	6	6
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	-2	1
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	275	27
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	1
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-4	-5
Sonstige Veränderungen	-17	0
Währungsdifferenzen aus Plänen im Ausland	5	0
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	407	142

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 4 Mio. € (2023: 6 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 25 Mio. € (2023: 22 Mio. € für das Geschäftsjahr 2024) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

Mio. €	31.12.2024			31.12.2023		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2	-	2	8	-	8
Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	19	-	19
Schuldinstrumente	6	-	6	5	-	5
Aktienfonds	23	-	23	35	-	35
Rentenfonds	45	-	45	34	-	34
Immobilienfonds	4	-	4	4	-	4
Sonstige Fonds	325	-	325	38	-	38
Sonstiges	1	0	1	1	0	1
Fair Value des Planvermögens	407	0	407	142	0	142

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2024	2023
Laufender Dienstzeitaufwand	177	167
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	136	130
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	0	-1
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Planabgeltung	0	-
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (-)	314	297

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

27. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2024	2.020	1.010	49	1.176	4.256
Währungsänderungen	19	2	0	1	22
Konsolidierungskreis-änderungen	2	4	0	2	8
Verbrauch	1.246	726	12	357	2.342
Zuführung/Neubildung	1.567	604	10	836	3.016
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	10	5	–	–	15
Auflösung	23	19	5	104	152
Stand am 31.12.2024	2.349	879	41	1.554	4.823
davon kurzfristig	1.265	629	41	1.503	3.438
davon langfristig	1.084	250	–	51	1.385
Stand am 01.01.2023	1.725	893	79	1.213	3.909
Währungsänderungen	–16	–2	–1	–4	–24
Konsolidierungskreis-änderungen	–	–	–	1	1
Verbrauch	1.011	613	21	585	2.229
Zuführung/Neubildung	1.356	732	15	695	2.799
Umgliederung	41	–	–	–41	–
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	–17	17	–	–3	–3
Auflösung	58	16	23	100	197
Stand am 31.12.2023	2.020	1.010	49	1.176	4.256
davon kurzfristig	1.066	746	49	1.146	3.007
davon langfristig	954	264	–	31	1.249

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft enthalten insbesondere Rückstellungen für Garantieverpflichtungen sowie Boni. Die Garantieverpflichtung im Porsche AG Konzern ergibt sich im Wesentlichen aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge. Die Rückstellungen enthalten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsverpflichtungen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Die Ermittlung der Rückstellungen erfolgt unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs je Baureihe, Modelljahr und Land. Erkannte technische Einzelrisiken werden separat erfasst. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Garantierückstellungen ist abhängig vom Eintreten der Garantie- bzw. Gewährleistungsverpflichtungen und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Für die von der in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Dieseldiagnostik betroffenen Fahrzeuge wurden Rückstellungen für die erwarteten Reparaturmaßnahmen gebildet und eine entsprechende Forderung gegen die Audi AG unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Für weitere Kunden- und Händlermaßnahmen für diese Fahrzeuge wurden die erwarteten Aufwendungen für Kulanzleistungen berücksichtigt. Die Rückstellungen für Boni ergeben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden insbesondere für Bonuszahlungen, Jubiläumsgewährungen, Zeitguthaben, Aufstockungsbeträge für Altersteilzeit, Tantiemen sowie Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Rechts- und Prozessrisiken betreffen im Wesentlichen die in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Rechtsrisiken.

In den Übrigen Rückstellungen sind Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 211 Mio. € (2023: 170 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus beinhalten die Übrigen Sonstigen Rückstellungen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, wie beispielsweise aus Produkthaftpflicht, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe bzw. der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt. Ebenfalls sind zum Bilanzstichtag Lieferantenforderungen enthalten.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 69 % innerhalb eines Jahres, zu 24 % zwischen ein und fünf Jahren und zu 7 % danach erwartet.

28. LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
ABS-Refinanzierungen	3.538	4.973	8.511	3.104	4.316	7.420
Schuldverschreibungen	176	781	957	304	957	1.260
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	339	386	725	299	329	629
Leasingverbindlichkeiten	122	1.019	1.142	113	934	1.047
Sonstige Finanzschulden	77	–	77	61	–	61
	4.253	7.160	11.413	3.880	6.537	10.417

Im Falle der ABS-Refinanzierungen in Höhe von 8.511 Mio. € (2023: 7.420 Mio. €) handelt es sich um Transaktionen, welche im Zusammenhang mit Refinanzierung des Portfolios an Leasing- und Finanzierungsverträgen stehen. Diese werden in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert. Die Schuldverschreibungen in Form von Schuldscheindarlehen wurden in unterschiedlichen Tranchen mit fester und variabler Verzinsung platziert und sind zum Teil zurückgezahlt. Die Nominalvolumina der Schuldscheindarlehen betragen insgesamt 957 Mio. € (2023: 1.261 Mio. €).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dienen überwiegend der Refinanzierung innerhalb des Finanzdienstleistungsgeschäfts und in geringem Umfang der kurzfristigen Finanzierung. Die Nominalverzinsung beträgt abhängig von Währung, Laufzeit und Vertragsgestaltung zwischen 0,4 % und 4,04 % (2023: 0,24 % und 4,43 %).

29. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.378	3.490
	3.378	3.490

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten.

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

30. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	567	407	975	368	299	667
Verbindlichkeiten aus Zinsen	11	–	11	16	–	16
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	575	70	645	848	64	912
	1.153	477	1.630	1.231	364	1.595

Die Position Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und Zinsswaps.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Geschäfte zur Absicherung gegen Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	926	565
Hedge Geschäfte (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisisiken)	926	565
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	49	103
	975	667

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert.

31. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	942	631	1.573	904	562	1.466
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	361	3	364	407	4	411
im Rahmen der sozialen Sicherheit	9	–	9	8	–	8
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	229	93	321	223	2	225
Übrige Verbindlichkeiten	353	192	545	253	169	422
	1.894	919	2.813	1.795	737	2.532

Die Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung enthalten Erfüllungsrückstände aus Verbindlichkeiten aus Altersteilzeit. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das bisher zur Absicherung der Altersteilzeitverpflichtungen eingesetzte Planvermögen in Höhe von 140 Mio. € gleichwertig durch eine externe Bankbürgschaft ersetzt. Hierdurch ergab sich ein Rückfluss von Zahlungsmitteln in dieser Höhe an den Konzern.

Die Übrigen Verbindlichkeiten enthalten Passive Rechnungsabgrenzungen. Diese setzen sich aus Mietsonderzahlungen von 427 Mio. € (2023: 336 Mio. €) und sonstigen Rechnungsabgrenzungen von 95 Mio. € (2023: 78 Mio. €) zusammen.

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2024	2023
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	1.466	1.315
Zu- und Abgänge	81	183
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Währungsänderungen	25	–32
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	1.573	1.466

Darin enthalten sind zudem die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	13	143
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–11	–141
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	1	2
dafür erhaltene Anzahlungen	–21	–22
	20	21

32. ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	kurzfristig	langfristig	31.12.2023
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	2.114	2.114	–	2.010	2.010
Ertragsteuerrückstellungen	195	–	195	128	–	128
Ertragsteuerverbindlichkeiten	33	–	33	31	–	31
Gesamt	227	2.114	2.341	159	2.010	2.169

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 19 Mio. € (2023: 48 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

33. KAPITALFLUSSRECHNUNG

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge (im Wesentlichen Abschreibungen, Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und sonstige zahlungsunwirksame Sachverhalte) bereinigt. Dabei umfassen die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge im Wesentlichen Bewertungseffekte von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten sind, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und Veränderungen von Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Veränderungen von Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen für die Ergebnisabführung und Dividendenzahlungen sowie die Tilgung von Anleihen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, die Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten.

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbare.

In der Kapitalflussrechnung sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit enthalten:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Gezahlte Zinsen	462	312
Erhaltene Zinsen	676	592
Erhaltene Dividenden ¹	5	4

¹ Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie sonstigen Beteiligungen.

Die gezahlten und erhaltenen Zinsen enthalten ebenfalls die in den Kosten der Umsatzerlöse bzw. den Umsatzerlösen ausgewiesenen Zinsaufwendungen bzw. Zinserträge aus dem Segment Finanzdienstleistungen.

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	6.384	5.820
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	–	6
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	6.384	5.826

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel. Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

Mio. €	Zahlungsunwirksame Vorgänge						Stand am 31.12.2024
	Stand am 01.01.2024	Zahlungswirksame Veränderungen	Währungskursänderungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
ABS-Refinanzierungen	7.420	731	360	–	–	–	8.511
Nicht börsennotierte Schuldverschreibungen	1.260	–303	–	–	–	–	957
Sonstiger Kreditstand	690	117	–36	0	–	31	803
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.047	–123	14	20	–	184	1.142
Kreditstand	10.417	421	339	20	–	215	11.413
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	0	0	0	–	–	–	0
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	10.417	421	339	20	–	215	11.413

¹ Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Mio. €	Zahlungsunwirksame Vorgänge						Stand am 31.12.2023
	Stand am 01.01.2023	Zahlungswirksame Veränderungen	Währungskursänderungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
ABS-Refinanzierungen	6.282	1.329	–190	–	–	0	7.420
Nicht börsennotierte Schuldverschreibungen	1.488	–228	–	–	–	–	1.260
Sonstiger Kreditstand	664	206	–91	–	0	–89	690
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.046	–113	–18	–	–	132	1.047
Kreditstand	9.480	1.194	–299	–	0	42	10.417
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–1	1	0	–	–	–	0
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	9.480	1.194	–299	–	0	42	10.417

¹ Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

34. IAS 23 (FREMDKAPITALKOSTEN)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 93 Mio. € (2023: 113 Mio. €) und entfielen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Porsche AG Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 2,8 % (2023: 3,4 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

35. IFRS 16 (LEASINGVERHÄLTNISSE)

35.1 Leasingnehmerbilanzierung

Der Porsche AG Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

Ausweis und Entwicklung der Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Gesamt
Bruttobuchwert (oder Anschaffungskosten) Stand am 01.01.2024	1.323	14	58	1.394
Währungsänderungen	18	–	0	18
Änderungen Konsolidierungskreis	25	1	4	30
Zugänge	182	6	16	204
Abgänge	72	0	13	86
Stand am 31.12.2024	1.475	21	65	1.561
Abschreibungen Stand am 01.01.2024	377	4	31	412
Währungsänderungen	5	–	0	5
Änderungen Konsolidierungskreis	10	0	2	12
Zugänge planmäßig	127	2	12	141
Abgänge	60	0	12	73
Stand am 31.12.2024	459	6	33	497
Nettobuchwert am 31.12.2024	1.017	15	32	1.063

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

Ausweis und Entwicklung der Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	1.264	15	61	1.340
Währungsänderungen	-23	-	0	-23
Zugänge	145	-	9	154
Abgänge	64	1	11	76
Stand am 31.12.2023	1.323	14	58	1.394
Abschreibungen Stand am 01.01. 2023	310	4	30	344
Währungsänderungen	-8	-	0	-8
Zugänge planmäßig	117	1	12	131
Abgänge	43	1	11	55
Stand am 31.12.2023	377	4	31	412
Nettobuchwert am 31.12.2023	946	10	27	982

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 5 Mio. € (2023: 5 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrags ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzposten

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Finanzschulden	1.019	934
Kurzfristige Finanzschulden	122	113
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	1.142	1.047

Fälligkeitsanalyse der undiskontierten Leasingverbindlichkeiten

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2024	162	499	936	1.597
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2023	150	454	866	1.470

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 42 Mio. € (2023: 38 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr insgesamt 39 Mio. € (2023: 38 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 105 Mio. € (2023: 113 Mio. €) betragen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 5 Mio. € (2023: 2 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 307 Mio. € (2023: 304 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2024	2023
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	4	3
Verlängerungsoptionen	343	277
Kündigungsoptionen	2	2
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	37	23
Gesamt	387	305

35.2 Leasinggeberbilanzierung

Der Porsche AG Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Porsche AG Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrunde liegenden Vermögenswerten begegnet der Porsche AG Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

35.2.1 OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSE

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte, die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesen sind, beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 5.393 Mio. € (2023: 4.190 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 5.393 Mio. € (2023: 4.190 Mio. €). Weitere Erläuterungen zur Wertentwicklung der Vermieteten Vermögenswerte finden sich im Abschnitt „Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte“.

Aus den erwarteten ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Angabe zum 31.12.2024

Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	Ab 2030	Gesamt
Leasingzahlungen	231	688	1.051	329	55	53	2.407

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

Angabe zum 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	205	471	928	244	53	52	1.954

Aufgliederung der Erträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen

Mio. €	2024	2023
Leasingerträge	1.358	1.225
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	0	0
Summe	1.358	1.225

35.2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 142 Mio. € (2023: 119 Mio. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Nicht garantierter Restbuchwert	289	279
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	2.429	2.328
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-273	-231
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-137	-120
Nettoinvestitionswert	2.308	2.256

Aus den erwarteten ausstehenden, nicht abgezinnten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Angabe zum 31.12.2024

Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	Ab 2030	Gesamt
Leasingzahlungen	917	691	608	206	3	4	2.429

Angabe zum 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	865	663	535	231	31	5	2.328

36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE

36.1 Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Durch die internationalen Aktivitäten in den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen ergeben sich Finanzrisiken und Chancen, die sich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns auswirken. Diese Risiken lassen sich in Kredit- und Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken sowie Marktpreisrisiken gliedern. Die Risiken werden regelmäßig überwacht, berichtet und insbesondere durch den Einsatz von Finanzinstrumenten zentral gesteuert. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller Risikopositionen zur Sicherung des Bestands und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns.

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und die Steuerung von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche AG Konzern sind interne Richtlinien verankert, in denen die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung klar definiert sind. Diese Richtlinien regeln unter anderem den Einsatz von Finanzinstrumenten bzw. Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren, wie beispielsweise eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Außerdem ist festgelegt, dass sich Finanzgeschäfte immer am Bedarf aus dem Grundgeschäft orientieren. Finanzgeschäfte werden daher nicht zu spekulativen Zwecken abgeschlossen. Die Risiken werden durch das Treasury konzernweit identifiziert, analysiert und überwacht. Die zugrunde liegenden Leitlinien und die Systeme werden regelmäßig überprüft sowie an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente bzw. die Anwendung von Hedge Accounting erfolgt insbesondere zur Steuerung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken. Währungsrisiken aus künftigen Fremdwährungsumsätzen werden durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren abgesichert. 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. Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsanteilen sowie Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden durch den Einsatz geeigneter Derivate, zum Beispiel Zinsswaps, weitestgehend abgesichert. Rohstoffpreisrisiken werden durch den Einsatz von Sicherungsinstrumenten in Form von Averaging Swaps für einen Zeitraum von mehreren Jahren abgesichert. Kontrahenten für die Kurs-, Zins- und Rohstoffpreissicherungsgeschäfte sind im Wesentlichen große nationale und internationale Finanzinstitute sowie die Volkswagen AG. Die Zusammenarbeit erfolgt nach einheitlichen Richtlinien und unterliegt einer laufenden Überwachung.

Bei den zu Sicherungszwecken abgeschlossenen Finanzinstrumenten treten Kontrahentenrisiken auf, die einen negativen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben können. Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen ebenfalls Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten hätte einen negativen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Porsche AG Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte in bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen in der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des zusammengefassten Lageberichts im Abschnitt → Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements.

36.2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert. Des Weiteren wird das maximale Kredit- und Ausfallrisiko durch gehaltene Sicherheiten gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften sowie Barsicherheiten zum Einsatz. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die gehaltenen Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 12 Mio. € (2023: 8 Mio. €).

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Finanzinstitute, die Volkswagen International Belgium S.A. sowie die Volkswagen AG. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf Bonitäts-einschätzungen der Vertragspartner aufbaut. Die Beträge für das maximale Ausfallrisiko werden in Kapitel → 36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor.

36.2.1 RISIKOVORSORGE

Im Porsche AG Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und auf sonstige Risikoexposition das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Dabei unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach (Vereinfachter Ansatz). Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modells des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten zwölf Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In den Stufen 2 bis 4 werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet.

Der Simplified Approach wird im Porsche AG Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswerts gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Bruttoforderungen sowie der Risikovorsorgen für die unterschiedlichen Klassen der finanziellen Vermögenswerte.

Veränderung der Bruttobuchwerte für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	11.620	284	14	1.487	13.405
Währungsumrechnungsdifferenzen	174	18	1	-1	192
Änderungen Konsolidierungskreis	11	-	-	7	18
Veränderungen	835	-	-24	-121	690
Transfer in					
Stufe 1	111	-99	-12	-	-
Stufe 2	-644	644	-	-	-
Stufe 3	-61	-	61	-	-
Buchwert am 31.12.2024	12.046	848	40	1.371	14.305

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	12.949	198	15	1.330	14.492
Währungsumrechnungsdifferenzen	-247	-9	0	-12	-268
Änderungen Konsolidierungskreis	3	-	-	0	3
Veränderungen	-964	-	-26	168	-822
Transfer in					
Stufe 1	194	-183	-11	-	-
Stufe 2	-278	278	-	-	-
Stufe 3	-36	-	36	-	-
Buchwert am 31.12.2023	11.620	284	14	1.487	13.405

Veränderung der Risikovorsorge für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	47	11	11	35	104
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	1	1	0	3
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	0	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	98	–	–	8	106
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	0	–	0	–	0
Transfer in					
Stufe 1	7	–4	–3	–	–
Stufe 2	–43	43	–	–	–
Stufe 3	–53	–	53	–	–
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–9	–	–2	–10	–21
Inanspruchnahmen	–	–	–25	–2	–27
Buchwert am 31.12.2024	48	51	34	31	164

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	50	11	14	36	111
Währungsumrechnungsdifferenzen	–1	0	0	0	–2
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	0	0
Abgang durch Abspaltung	–	–324	–	–	–324
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	44	–	–	10	54
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	0	–	0	–	0
Transfer in					
Stufe 1	9	–5	–3	–	–
Stufe 2	–6	6	–	–	–
Stufe 3	–28	–	28	–	–
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–21	–	–1	–9	–31
Inanspruchnahmen	–	–	–27	–1	–28
Buchwert am 31.12.2023	47	11	11	35	104

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Veränderung der Bruttobuchwerte für Forderungen aus Leasingverträgen

Mio. €	Vereinfachter Ansatz	
	2024	2023
Buchwert am 01.01.	2.396	2.313
Währungsumrechnungsdifferenzen	–24	–37
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Veränderungen	98	120
Buchwert am 31.12.	2.471	2.396

Veränderung der Risikovorsorge für Forderungen aus Leasingverträgen

Mio. €	Vereinfachter Ansatz	
	2024	2023
Buchwert am 01.01.	121	113
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	39	23
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–10	–8
Inanspruchnahmen	–13	–8
Buchwert am 31.12.	137	121

Der Wert der ausgegebenen Finanzgarantien und Kreditzusagen beläuft sich auf 58 Mio. € (2023: 63 Mio. €). Die darauf gebildete Risikovorsorge beträgt zum 31. Dezember 2024 0 Mio. € (2023: 0 Mio. €).

36.2.2 MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich keine vertraglichen Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswerts geführt haben.

36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Porsche AG Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

Maximales Kreditrisiko nach Klassen

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	–	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	14.143	13.302
Finanzgarantien und Kreditzusagen	58	63
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	2.334	2.276
Gesamt	16.534	15.640

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ sind Forderungen aus Langfristfertigung nach IFRS 15 sowie Forderungen aus Leasingverträgen nach IFRS 16 zusammengefasst, deren maximales Ausfallrisiko den Buchwerten entspricht und in den Anhangangaben → 21. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN und → 35. IFRS 16 (LEASINGVERHÄLTNISSE) beschrieben wird.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

➤ Konzernanhang

36.2.4 RATINGKLASSEN

Im Porsche AG Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Rating-Systeme zum Einsatz. Die dabei mit „gut“ bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit „gut“ eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	12.046	–	–	3.820
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	848	–	10
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	40	12
Gesamt	12.046	848	40	3.842

Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	11.620	–	–	3.867
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	284	–	10
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	14	7
Gesamt	11.620	284	14	3.883

Das Ausfallrisiko für Finanzgarantien und Kreditzusagen beläuft sich zum 31. Dezember 2024 auf 58 Mio. € (2023: 63 Mio. €) und ist der Ratingklasse 1 und Stufe 1 zuzuordnen.

36.3 Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche AG Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie der Aufnahme von Darlehen jederzeit sichergestellt. Zum 31. Dezember 2024 besteht eine syndizierte Kreditlinie in Höhe von 2.500 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €).

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel China) kann der Porsche AG Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

Fälligkeitsanalyse undiskontierter Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			2024	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			2023
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	4.617	6.879	942	12.437	4.325	6.238	1.075	11.639
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.378	–	–	3.378	3.490	–	–	3.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	586	70	–	656	863	64	–	928
Derivate	15.463	19.802	–	35.265	11.980	17.143	–	29.122
	24.044	26.751	942	51.737	20.658	23.445	1.075	45.178

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 2 Mio. € (2023: 4 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Zusätzlich bestehen Finanzgarantien und Kreditzusagen, die in der Tabelle → **Maximales Kreditrisiko nach Klassen** in der Anhangangabe → **36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO** dargestellt sind. Bei den Finanzgarantien und Kreditzusagen handelt es sich insbesondere um einen Konsortialkreditvertrag mit einer Gesamtkreditzusage in Höhe von 113 Mio. €. Die Gesamtkreditzusage teilt sich auf die Fazilitäten A bis C auf, mit einer Laufzeit bis fünf Jahren. Im Rahmen dieses Kreditvertrags fungiert die Porsche AG als Garant in bis zu einer maximalen Inanspruchnahme in Höhe von 38 Mio. € (Fazilitäten A und B) bzw. 19 Mio. € (Fazilität C).

Der Porsche AG Konzern generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die finanziellen Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Nettoumlaufvermögens und der Investitionen sowie der Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Das operative Liquiditätsmanagement wird mithilfe von Cash-Pools umgesetzt, durch die eine tägliche Zusammenführung von wesentlichen liquiden Mitteln im Porsche AG Konzern erfolgt. Es besteht darüber hinaus ein Cash-Pool mit der Volkswagen International Belgium S.A. 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.

36.4 Marktpreisrisiko

36.4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs-, Zins-, Aktien- und Anleihekursrisiken sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken, insoweit möglich, durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen bzw. auszuschließen.

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow Hedges

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Cashflow Hedges nach Risikoarten:

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow Hedges

Mio. €	2024	2023
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-38	-112
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-5	-5
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	4
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-589	882
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-1	-61
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	39	248
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-	0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-	-1
Absicherung des Rohstoffpreisisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	4	5
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	2	1

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten

innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge bzw. Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen sowie im Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Porsche AG Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden im Segment Finanzdienstleistungen die Zinsrisiken mittels Value-at-Risk (VaR) gemessen. Die Marktpreisrisiken im Segment Automobile werden hingegen mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von zehn Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cashflows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 521 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und/oder Ergebnis ermittelt.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Porsche AG Konzern werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges aufgeführt:

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2024

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	5.347	2	31	-28
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	34.075	594	837	153
Devisenoptionskontrakte	5.558	113	47	68
Absicherung des Rohstoffpreisisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps	447	27	11	15

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2023

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	5.857	26	21	6
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	32.043	969	484	1.215
Devisenoptionskontrakte	11.445	205	53	117
Absicherung des Rohstoffpreisisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps	431	15	6	9

Die in der Tabelle dargestellte Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Hedge Accounting

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Cashflow Hedges gesicherten Grundgeschäfte aufgeführt:

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2024

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für	
		Aktive Cashflow Hedges	Beendete Cashflow Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	-28	-25	-9
Nicht designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	7	2
Summe Zinsrisiko	-28	-18	-6
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	219	199	0
Nicht designierte Komponenten	-	-440	0
Latente Steuern	-	73	0
Summe Währungsrisiko	219	-168	0
Absicherung des Rohstoffpreisisikos			
Designierte Komponenten	16	17	-
Nicht designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-5	-
Summe Rohstoffpreisisiko	16	12	-

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2023

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für	
		Aktive Cashflow Hedges	Beendete Cashflow Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	6	15	-
Nicht designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-5	-
Summe Zinsrisiko	6	11	-
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.342	1.301	18
Nicht designierte Komponenten	-	-765	-5
Latente Steuern	-	-162	-4
Summe Währungsrisiko	1.342	374	9
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	-	0	-
Nicht designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-	-
Summe Zins- und Währungsrisiko	-	0	-
Absicherung des Rohstoffpreisisikos			
Designierte Komponenten	10	9	-
Nicht designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-3	0
Summe Rohstoffpreisisiko	10	6	-

Entwicklung der Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst. In nachfolgender Tabelle erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

Entwicklung der Rücklage für Cashflow Hedges (OCI I) 2024

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2024	11	921	0	6	938
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-38	-445	0	4	-480
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-12	-	-	-12
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-325	-	2	-319
Stand am 31.12.2024	-24	139	-	12	127

Entwicklung der Rücklage für Cashflow Hedges (OCI I) 2023

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoff- preisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2023	118	119	1	-	238
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-112	1.008	0	5	902
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-102	-	-	-102
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-104	-1	1	-100
Stand am 31.12.2023	11	921	0	6	938

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Porsche AG Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften sowie nicht designierter Cross-Currency Basis Spreads (CCBS) bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges zunächst im OCI II erfasst. Damit ergibt sich im Porsche AG Konzern eine sofortige ergebniswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Value der nicht designierten Komponenten bzw. Teile hiervon im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

Entwicklung der Rücklage für die Kosten der Sicherung – nicht designierte Zeitwerte von Optionen

Mio. €	Währungsrisiko	
	2024	2023
Stand am 01.01.	-12	-70
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-28	21
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	1	1
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	23	35
Stand am 31.12.	-16	-12

Entwicklung der Rücklage für die Kosten der Sicherung – nicht designierte Terminkomponente und Cross Currency Basis Spread (CCBS)

Mio. €	Währungsrisiko	
	2024	2023
Stand am 01.01.	-525	-735
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-116	-148
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	341	317
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	10	40
Stand am 31.12.	-291	-525

36.4.2 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT AUTOMOBILE

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko im Segment Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Variabel verzinsliche Positionen werden in Abhängigkeit der Marktlage durch den Abschluss von Zinsswaps teilweise abgesichert.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden im Segment Automobile mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (2023: 31 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € (2023: 25 Mio. €) höher ausgefallen.

Währungsrisiko

Das Währungsrisiko im Segment Automobile resultiert insbesondere aus Transaktionen im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit, die nicht in der funktionalen Währung des jeweiligen Konzernunternehmens erfolgen. Zur Begrenzung der Währungsrisiken werden im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen eingesetzt. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen unter Berücksichtigung der Beschaffungsumfänge in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2024 insbesondere in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), norwegische Krone (NOK), polnischer Zloty (PLN), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche AG Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die funktionale Währung Euro gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätte, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2024 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

Mio. €	31.12.2024		31.12.2023	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	677	-680	787	-772
Ergebnis nach Ertragsteuern	-31	31	-18	18
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	72	-72	65	-65
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5	5	-8	8
EUR/MXN				
Sicherungsrücklage	20	-20	23	-23
Ergebnis nach Ertragsteuern	-0	0	-1	1
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	76	-76	64	-64
Ergebnis nach Ertragsteuern	-0	0	-0	0
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	332	-332	185	-185
Ergebnis nach Ertragsteuern	-19	19	-11	11
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	747	-706	740	-630
Ergebnis nach Ertragsteuern	-33	33	-77	77
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	121	-125	121	-125
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3	3	-2	2
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	57	-56	24	-23
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	-0	0
EUR/HKD				
Sicherungsrücklage	16	-16	17	-18
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	-2	2
EUR/SGD				
Sicherungsrücklage	8	-7	8	-8
Ergebnis nach Ertragsteuern	-0	0	0	-0
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	80	-79	130	-125
Ergebnis nach Ertragsteuern	-13	13	-11	11
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	73	-73	109	-110
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3	3	-3	3
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	90	-88	93	-91
Ergebnis nach Ertragsteuern	-18	18	-11	11
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	44	-44	50	-50
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5	5	-9	9
EUR/BRL				
Sicherungsrücklage	16	-16	41	-41
Ergebnis nach Ertragsteuern	-5	5	-14	14
EUR/NOK				
Sicherungsrücklage	7	-7	1	-1
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	-0	0

Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität des Porsche AG Konzerns aufgelegten vollkonsolidierten Spezialfonds unterliegen insbesondere Aktien- und Anleihekursrisiken, welche sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben können. Generell wirkt der Porsche AG Konzern den Risiken aus den Spezialfonds dadurch entgegen, dass, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte geachtet wird. Den implementierten Risikomanagement-Systemen liegt teilweise eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2024 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 108 Mio. € (2023: 29 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2024 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 132 Mio. € (2023: 36 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Rohstoffpreisisiko

Rohstoffrisiken für den Porsche AG Konzern resultieren unter anderem aus der Rohstoffpreisentwicklung. Rohstoffpreisisiken werden durch den Einsatz von Sicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von mehreren Jahren teilweise abgesichert. Als Sicherungsinstrumente kommen Averaging Swaps zum Einsatz, welche im Rahmen von Cashflow Hedge Accounting bilanziert werden. Das Volumen der Sicherungsgeschäfte wird auf Basis des geplanten Rohstoff-Exposures in den jeweiligen Beschaffungsverträgen ermittelt. Im Jahr 2024 wurden Preissicherungen für die Rohstoffe Aluminium, Kupfer, Nickel, Kobalt und Lithium-Hydroxid abgeschlossen.

Rohstoffpreisisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 23 Mio. € (2023: 27 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

36.4.3 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko im Segment Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie aus fristeninkongruenten Refinanzierungen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 23 Mio. € (2023: 34 Mio. €).

36.5 Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen im Porsche AG Konzern wird im Wesentlichen prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenübergestellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- › Konzernanhang

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Porsche AG Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt	Nominalvolumen Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2024	31.12.2023
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	896	4.451	–	5.347	5.857
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	3.224	6.843	–	10.068	8.056
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	4.582	5.274	–	9.856	11.167
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	1.686	3.373	–	5.059	2.761
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	3.826	5.267	–	9.093	10.058
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte CNY	1.974	–	–	1.974	6.639
Devisenoptionskontrakte USD	480	768	–	1.249	2.437
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	508	1.827	–	2.335	2.369
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos					
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	155	–	–	155	234
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	64	118	–	182	145
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	102	8	–	110	52
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	53	410	–	463	882
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	3.114	154	–	3.268	5.100
Devisenoptionskontrakte	320	–	–	320	328

Neben den oben dargestellten Sonstigen Derivaten, die zur Währungs- und Zinssicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 Credit Default Swaps mit einem Nominalvolumen in Höhe von 0 Mio. € (2023: 52 Mio. €) und einer Restlaufzeit zwischen einem Jahr und fünf Jahren. Des Weiteren bestanden Rentenfutures in Höhe von 123 Mio. € (2023: 403 Mio. €), Aktienfutures in Höhe von 418 Mio. € (2023: 213 Mio. €), sonstige Swaps in Höhe von 0 Mio. € (2023: 123 Mio. €), Währungsfutures in Höhe von 213 Mio. € (2023: 43 Mio. €), Aktienoptionen in Höhe von 1 Mio. € (2023: 1 Mio. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr betragen, sowie sonstige Swaps in Höhe von 0 Mio. € (2023: 14 Mio. €), deren Restlaufzeit über fünf Jahre liegen.

Der Porsche AG Konzern hat bezogen auf die oben dargestellten Zinsswaps bzw. Zins-/Währungsswaps einen nach den Nominalvolumina gewichteten durchschnittlichen Sicherungszinssatz in Höhe von 3,6 % (2023: 3,0 %) erzielt.

Bezogen auf die Devisentermingeschäfte bzw. Devisenoptionsgeschäfte konnten für die oben dargestellten wesentlichen Währungen nach Nominalvolumina gewichtete Sicherungskurse von 7,55 bzw. 7,12 (EUR zu CNY; 2023: 7,41 bzw. 7,24), 0,89 (EUR zu GBP; 2023: 0,88) und 1,12 bzw. 1,07 (EUR zu USD; 2023: 1,14 bzw. 1,09) erzielt werden.

Zur Absicherung des Rohstoffpreisrisikos lagen die durchschnittlichen Sicherungskurse für Aluminium bei 2.351,28 USD/t (2023: 2.332,15 USD/t) und für Kupfer bei 8.417,31 USD/t (2023: 8.359,11 USD/t).

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte selbst sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften, das heißt, ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen höher.

Ein weiterer, das Nominalvolumen tatsächlich erhöhender Effekt resultiert aus den gehaltenen Zylinder-Optionen, bei denen sowohl die Put- als auch die Call-Seite mit dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt wird.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivate-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Es wurden unter anderem folgende Zinsstrukturen der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	31.12.2024					31.12.2023				
	EUR	USD	GBP	CNY	JPY	EUR	USD	GBP	CNY	JPY
Zins für sechs Monate	2,38	4,24	4,56	1,58	0,39	3,68	5,16	5,14	2,38	0,02
Zins für ein Jahr	2,12	4,16	4,46	1,45	0,52	3,21	4,79	4,75	2,31	0,07
Zins für fünf Jahre	2,06	4,01	4,05	1,42	0,80	2,18	3,56	3,38	2,57	0,45
Zins für zehn Jahre	2,23	4,03	4,07	1,54	1,06	2,27	3,48	3,30	2,77	0,84

36.6 Sonstige Angaben zu Finanzinstrumenten

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

36.6.1 BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.181	2.160
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	388	132
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	14.143	13.302
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	6
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	49	103
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	14.305	13.788
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	1

Die Bewertungskategorie „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)“ beinhaltet Beteiligungen an Gesellschaften, an denen der Porsche AG Konzern zwischen 0,03 % und 14,90 % der Anteile hält. Da es sich hierbei um langfristige Beteiligungen handelt, werden diese unwiderruflich als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet.

Die zum 31. Dezember 2024 angesetzten Fair Values betreffen die Anteile an Applied Intuition, Inc., Mountain View/CA (241 Mio. €), 1KOMMA5° GmbH, Hamburg (52 Mio. €; 2023: 52 Mio. €), Nozomi Networks, Inc., San Francisco/CA (8 Mio. €; 2023: 8 Mio. €), DSP Concepts, Inc., Santa Clara/CA (6 Mio. €; 2023: 6 Mio. €), Tomorrow GmbH, Hamburg (6 Mio. €), Zededa, Inc., San Jose / CA (5 Mio. €; 2023: 3 Mio. €), Bumper International Ltd., London (5 Mio. €; 2023: 5 Mio. €), Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou (5 Mio. €; 2023: 4 Mio. €) sowie weitere kleinere Beteiligungen (61 Mio. €; 2023: 55 Mio. €).

36.6.2 KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Porsche AG Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

36.6.3 ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2024
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	627
Sonstige Beteiligungen	449	–	–	–	443
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	3.513	3.662	–	1.566
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	84	1.039	1.036	373	–
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.340	1.340	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	1.065	1.065	–	743
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ²	71	802	802	363	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.965	–	–	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	6.384	6.384	–	–
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	6.141	6.095	–	1.019
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ³	21	70	70	386	–
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	4.130	4.130	–	122
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.378	3.378	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	28	586	586	540	–

¹ Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 764 Mio. €).

² Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 1.425 Mio. €).

³ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 4.418 Mio. €).

⁴ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 5.560 Mio. €).

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2023

	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Derivative Finanz- instrumente in Sicherungs- beziehungen	Keiner Bewertungs- kategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2023
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	651
Sonstige Beteiligungen	193	–	–	–	621
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	3.146	3.282	–	1.531
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	82	549	545	791	–
					1.422
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.449	1.449	–	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	944	944	–	725
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	207	1.379	1.379	424	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.810	16	16	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	5.820	5.820	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	6	6	–	–
					6
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	5.602	5.545	–	934
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ²	15	64	64	284	–
					364
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	–	3.768	3.768	–	113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.490	3.490	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ³	88	864	864	280	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehalte- nen Vermögenswerten	–	1	1	–	–
					1

¹ Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 705 Mio. €).

² Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 1.314 Mio. €).

³ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.996 Mio. €).

⁴ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 4.961 Mio. €).

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

36.6.4 FAIR VALUES FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen im Porsche AG Konzern Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Porsche AG Konzern sind der Stufe 3 insbesondere Optionen auf Eigenkapitalinstrumente sowie langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei vorrangig die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontierungszinssätze verwendet.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	449	0	–	449
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	84	–	19	66
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	71	–	71	0
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.965	1.965	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	21	–	1	20
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	28	–	28	–

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	193	0	–	193
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	82	–	82	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	207	–	207	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.810	1.810	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	15	–	15	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	88	–	88	–

Die Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Stufe 3 wird ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes die am Bilanzstichtag geltenden aktuellen Marktzinssätze verwendet werden. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zudem sind in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ebenfalls Vermögenswerte in Höhe von 2.308 Mio. € (2023: 2.256 Mio. €) enthalten, die nach IFRS 16 bewertet werden.

Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.727	–	–	4.727
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.340	–	1.340	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.838	951	867	21
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	–	–	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	6.384	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	–	–	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	14.289	7.335	2.207	4.747
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.378	–	3.378	–
Finanzschulden	10.225	94	10.014	117
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	656	223	305	127
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	–	–	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	14.259	317	13.697	244

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.226	–	–	4.226
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.449	–	1.449	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.924	1.134	788	2
Wertpapiere und Termingeldanlagen	16	–	16	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.820	5.820	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	–	6	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	13.440	6.954	2.258	4.227
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	–	3.490	–
Finanzschulden	9.313	65	9.247	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	928	89	700	138
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1	–	1	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	13.731	154	13.438	139

Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen nach Stufen

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	373	–	368	5
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	363	–	363	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	386	–	386	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	540	–	540	–

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	791	–	791	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	424	–	424	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	284	–	284	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	280	–	280	–

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

Entwicklung der Zum Fair Value bewerteten Bilanzposten basierend auf Stufe 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögens- werte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	193	–
Währungsänderungen	0	–
Zugänge (Zukäufe)	319	14
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1	–	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	–	–
Gesamtergebnis	12	6
erfolgswirksam	1	6
erfolgsneutral	11	–
Realisierungen	–6	–
Abgang (Verkäufe)	–3	–
Änderungen Beteiligungsstruktur	–	–
Stand am 31.12.2024	515	20
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	1	–6
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1	–6

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögens- werte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2023	263	–
Zugänge (Zukäufe)	49	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1	–	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	–	–
Gesamtergebnis	–11	–
erfolgswirksam	–9	–
erfolgsneutral	–3	–
Realisierungen	–76	–
Abgang (Verkäufe)	–6	–
Änderungen Beteiligungsstruktur	–26	–
Stand am 31.12.2023	193	–
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	–9	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–9	–

Entwicklung der derivativen Finanzinstrumente basierend auf Stufe 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen
Stand am 01.01.2024	–
Währungsänderungen	–
Änderungen Konsolidierungskreis	–
Gesamtergebnis	5
erfolgswirksam	–
erfolgsneutral	5
Umgliederung nicht Hedge Accounting	–
Umgliederung in Stufe 2	–
Stand am 31.12.2024	5

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Während der Berichtsperiode gab es indes keine Verschiebungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie.

Für den Fair Value der Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Eigenkapital dargestellt. Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 4 Mio. € (2023: 0 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (2023: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (2023: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 27 Mio. € (2023: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 27 Mio. € (2023: 9 Mio. €) niedriger ausgefallen.

36.6.5 AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
				Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2024
Derivative Finanzinstrumente	825	–	825	–507	–	318
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6.886	–	6.886	–	–	6.886
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.340	–	1.340	–	–	1.340
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.965	–	1.965	–	–	1.965
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	6.384	–	6.384	–	–	6.384
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.356	–	2.356	–	–	2.356

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
				Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	1.445	–	1.445	–497	–	948
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6.345	–	6.345	–	–	6.345
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.449	–	1.449	–	–	1.449
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.826	–	1.826	–	–	1.826
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	5.820	–	5.820	–	–	5.820
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.180	–	2.180	–	–	2.180

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Mio. €	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden					
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2024
Derivative Finanzinstrumente	975	–	975	–507	–	468
Finanzschulden	11.413	–	11.413	–	–455	10.958
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.378	–	3.378	–	–	3.378
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	656	–	656	–	–	656

Mio. €	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden					
	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	667	–	667	–497	–	170
Finanzschulden	10.417	–	10.417	–	–	10.417
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	–	3.490	–	–	3.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	928	–	928	–	–	928

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 449 Mio. € (2023: 193 Mio. €) enthalten.

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ bzw. „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen bzw. verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

36.6.6 ASSET-BACKED-SECURITIES-TRANSAKTIONEN

Im Segment Finanzdienstleistungen sind zur Refinanzierung des Portfolios an Leasing- und Finanzierungsverträgen größtenteils Asset-Backed-Securities-Transaktionen genutzt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Finanzierungsgesellschaften abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Es wird hierbei zwischen revolvingierenden, nicht öffentlichen Fazilitäten mit einem oder einem Syndikat von Refinanzierungspartnern und amortisierenden, öffentlichen Asset-Backed-Securities-Anleihen, bei welchen eine breite Vermarktung an Investoren am Kapitalmarkt erfolgt, differenziert. Für den Fall, dass Asset-Backed-Securities-Anleiheplatzierungen aufgrund ungünstiger Marktbedingungen nicht in geplantem Umfang möglich sind, nutzt Porsche Financial Services auch bedarfsweise forderungsbesicherte, amortisierende Privatplatzierungen durch Direktansprache ausgewählter Großinvestoren als alternatives Refinanzierungsinstrument.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 8.511 Mio. € (2023: 7.420 Mio. €) sind in den ABS-Refinanzierungen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 4.869 Mio. € (2023: 4.622 Mio. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 10.505 Mio. € (2023: 9.197 Mio. €) gestellt, wovon 4.869 Mio. € (2023: 4.622 Mio. €) auf Sicherheiten in Form von finanziellen Vermögenswerten entfallen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkretere- und Zahlungszeitpunkttrisiken im Porsche AG Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus dem Anteil der innerhalb des Porsche AG Konzerns finanzierten Fahrzeuge.

Ein Großteil der Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean up call), wenn ein vertraglich fixiertes Mindestvolumen (in %) bezogen auf das ursprüngliche Transaktionsvolumen noch ausstehend ist. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit dienen. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt. Zum 31. Dezember 2024 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft 4.965 Mio. € (2023: 4.023 Mio. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 4.623 Mio. € (2023: 3.823 Mio. €).

36.6.7 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG NACH IFRS 7

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9

Mio. €	2024	2023
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	223	161
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	497	257
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	0	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	–730	–304
	–10	114

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Segments Finanzdienstleistungen.

Die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinserträge der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden beliefen sich auf 703 Mio. € (2023: 539 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen auf 517 Mio. € (2023: 363 Mio. €).

Aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, resultierten Gewinne in Höhe von 2 Mio. € (2023: 2 Mio. €) und Verluste in Höhe von 17 Mio. € (2023: 35 Mio. €).

37. KAPITALMANAGEMENT

Das Kapitalmanagement des Porsche AG Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse des Anteilseigners, seiner Mitarbeitenden und der übrigen Anspruchsgruppen erreicht werden können. Primäres Ziel des Kapitalmanagements im Porsche AG Konzern ist die Sicherstellung einer finanziellen Flexibilität, um die wertschaffenden Geschäfts- und Wachstumsziele sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erreichen. So stehen die Steigerung der Kapitalrendite des investierten Vermögens im Segment Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Segment Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Porsche AG Konzerns und seiner Segmente angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Segment Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird die Kennzahl Kapitalrendite (RoI, Return on Investment) genutzt. Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des durchschnittlichen investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Aufgrund der Besonderheiten des Segments Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Segment Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie externe Ratings durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht wurden im Geschäftsjahr 2024 und im Vorjahr eingehalten.

Die Kapitalrendite im Segment Automobile und die Eigenkapitalrendite im Segment Finanzdienstleistungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2024	2023
Segment Automobile		
Operatives Ergebnis nach Steuern	3.700	4.857
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	20.544	19.646
Kapitalrendite (RoI) in %	18,0	24,7
Segment Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	282	309
Durchschnittliches Eigenkapital	1.413	1.576
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	19,9	19,6

38. EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	31.12.2024	31.12.2023
Bürgschaften	1	25
Gewährleistungen	0	0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	45	39
	46	64

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus rechtlichen und produktbezogenen Sachverhalten, insbesondere sind mehrere produktbezogene Sammelklagen von Kunden in den USA anhängig. Die Kläger machen jeweils unterschiedliche Qualitätsmängel an Fahrzeugen der Porsche AG geltend. Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften werden sich auch weiterhin gegen die Forderungen verteidigen. In den Eventualverbindlichkeiten sind keine Beträge im Zusammenhang mit der in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Dieselthematik enthalten. Weitere behördliche Untersuchungen/Verfahren befinden sich in einem Stadium, in dem die Anspruchsgrundlagen noch nicht spezifiziert wurden und/oder die Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese behördlichen Untersuchungen/Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Eventualverbindlichkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN.

39. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Fälligkeit			Gesamt
	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
31.12.2024				
Bestellobligo für				
Sachanlagen	1.710	99	1	1.809
Immaterielle Vermögenswerte	526	69	1	596
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben	–	156	–	156
Miet- und Leasingverträgen	141	111	12	263
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1.845	843	136	2.824
Gesamt	4.221	1.277	150	5.648

Mio. €	Fälligkeit			Gesamt
	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
31.12.2023				
Bestellobligo für				
Sachanlagen	1.605	196	3	1.803
Immaterielle Vermögenswerte	665	85	1	751
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben	–	–	–	–
Miet- und Leasingverträgen	97	88	25	211
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1.534	975	118	2.627
Gesamt	3.901	1.344	147	5.392

40. RECHTSSTREITIGKEITEN

Die Porsche AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu oder im Zusammenhang mit Arbeitnehmern, Behörden, Dienstleistungen, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, Produkten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen, wie zum Beispiel Bußgelder, sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Porsche AG Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen bzw. regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch die Porsche AG bzw. die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungs- und als Marktüberwachungsbehörde. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich auch eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, der Porsche AG Konzern habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte der Porsche AG Konzern etwa zur Leistung von Schadenersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus strafrechtlich relevanten Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementssystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für die bekannten und entsprechend bewertbaren Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Forderung der Gegenseite. Sonstige Rechtsverteidigungskosten, wie zum Beispiel etwaige Rechts- und Beratungskosten und Prozesskosten, werden grundsätzlich in den dargestellten Rechtsstreitigkeiten nicht berichtet.

Dieselthematik

Am 2. November 2015 hat die United States Environmental Protection Agency („EPA“) per Schreiben über den Verstoß („Notice of Violation“) bezüglich des sog. „Clean Air Act“ an die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc., die Porsche AG und die Porsche Cars North America, Inc. informiert.

Die Bekanntmachung geht darauf ein, dass bestimmte 3,0-Liter-V6-Diesel-Motoren des Volkswagen Konzerns nicht den anwendbaren Emissionszertifizierungsstandards entsprechen.

Die Porsche AG hat sich zu einem freiwilligen Verkaufsstopp für die ca. 11.500 von der Notice of Violation betroffenen 3,0-Liter-V6-US-Diesel-Motoren entschieden, der bis zur Beschlussfassung und Rezertifizierung durch die US-Behörden aufrechterhalten wurde.

Am 04. Januar 2016 hat das US-Justizministerium im Auftrag der EPA Klage u. a. gegen die oben aufgeführten Unternehmen eingereicht. Daneben wurden im Laufe des Jahres 2016 Sammelklagen z. B. von Kunden, Händlern und Investoren eingereicht und weitere Behörden und Institutionen (z. B. Department of Justice (Civil and Criminal), State Attorney Generals, Trade Commission, Customs and Boarder Protection Agency) haben Verfahren eingeleitet. Die Porsche AG hat mit allen involvierten Parteien kooperiert, um den Sachverhalt aufzuklären.

Am 11. Januar 2017 hat das US-Justizministerium die Vereinbarung mit dem Volkswagen Konzern, darunter auch die Porsche AG, veröffentlicht. Die Vereinbarung mit der Porsche AG beschränkt sich auf zivilrechtliche Sanktionen. Für die monetären Strafen liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG vor. Im Porsche AG Konzern wird kein externer Monitor eingesetzt. Die organisatorischen und prozessualen Auflagen sind im Wesentlichen bereits im Porsche Maßnahmenplan, dem sog. Remediation Plan, adressiert. Am 11. Mai 2017 wurde die Vereinbarung vom Januar 2017 gerichtlich bestätigt. Am 13. April 2017 wurde mit dem US-Justizministerium im Zusammenhang mit der Dieselthematik das Third Partial Consent Decree („3PCD“) abgeschlossen. Am 21. Juli 2017 wurde mit dem United States District Court for the Northern District of California eine vergleichbare Vereinbarung („California PCD“) getroffen. Darin verpflichtete sich die Porsche AG zur Erfüllung und zum Nachweis von Auflagen aus den Bereichen Organisation, Prozesse, Mitarbeiter und Nachhaltigkeit. Diese entsprachen im Wesentlichen dem Remediation Plan.

Am 23. Oktober 2017 haben die amerikanischen Behörden das vom Volkswagen Konzern zur Prüfung vorgelegte Software-Update für rund 38.000 US-Fahrzeuge mit 3,0-Liter-V6-TDI-Motoren der Generation 2.1 und 2.2 zur Emissionsanpassung (sog. Emissions Compliant Repair, ECR) freigegeben. Der Rückruf der rund 11.500 US-Cayenne-V6-Diesel-Fahrzeuge wurde im November 2017 gestartet. Im Geschäftsjahr 2018 wurde das erforderliche Software-Update erfolgreich durchgeführt. Die in der Vereinbarung mit den amerikanischen Behörden festgelegte Rückrufquote wurde dabei übertroffen.

Im September 2022 wurde das 3PCD gerichtlich aufgehoben. Die Porsche AG hat damit alle erforderlichen Auflagen erfüllt. Auch das California PCD wurde im September 2022 gerichtlich aufgehoben.

Die AUDI AG hat die Porsche AG von den Kosten aus Rechtsrisiken, Rechtsstreitigkeiten, Produkthaftungsklagen oder anderen Klagen Dritter in Bezug auf die in Nordamerika betroffenen Porsche-Fahrzeuge des Typs Cayenne

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

der Modelljahre 2013 bis 2016 freigestellt und es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2027 verlängert. Für den Porsche AG Konzern wird daher diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher verbleibender Ressourcenabfluss erwartet.

Für sonstige angefallene Kosten im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Nordamerika, für die eine Freistellungserklärung der AUDI AG vorliegt, wurden entsprechend keine Forderungen gebildet, da ein Ressourcenzufluss zum Bilanzstichtag nicht so gut wie sicher ist. Es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2027 verlängert.

Für die gerichtlichen Verfahren außerhalb der USA und Kanadas im Zusammenhang mit der Dieseldematik geht die Porsche AG auf Basis der bisherigen Vereinbarungen und Bilanzierungspraxis davon aus, dass die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten für Rechtsrisiken und Prozesskosten von der AUDI AG getragen werden, und belastet die Kosten an diese weiter. Es werden keine Rückstellungen in wesentlichem Umfang für zukünftig zu erwartende Ressourcenabflüsse gebildet.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat am 21. Januar 2019 ein Bußgeldverfahren gegen die Porsche AG nach §§ 30, 130 OWiG eingeleitet. Das gegen die Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität bzw. deren jeweiligen Nachfolgeorganisation an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Porsche AG hat gegen den Bußgeldbescheid nach eingehender Prüfung keine Rechtsmittel eingelegt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Das Bußgeld wurde vollständig bezahlt. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Porsche AG ist beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, sehr unwahrscheinlich.

Daneben sind gegenüber der Porsche AG und ihren Tochtergesellschaften sowie gegenüber gesetzlichen Vertretern in Bezug auf die Dieseldematik einzelne behördliche Ermittlungen und Verfahren weltweit anhängig.

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldematik beendet ist. In diesem Zusammenhang einigte sich der Volkswagen AG Konzern mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich). Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch ein ehemaliges Vorstandsmitglied der AUDI AG und das ehemalige Vorstandsmitglied der Porsche AG, Herrn Wolfgang Hatz, erzielt (Haftungsvergleich). Aus diesem Haftungsvergleich sowie aus dem Deckungsvergleich wurden bei der Porsche AG im Geschäftsjahr 2021 sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 30 Mio. € erfasst. Am 27. Juni 2023 wurde Herr Wolfgang Hatz vor dem Landgericht München II wegen Betrugs zu einer Bewährungsstrafe verurteilt. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Der Haftungsvergleich bleibt bestehen.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte bezüglich der Dieseldematik im Jahr 2018 ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen Individualpersonen wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Das Strafverfahren gegen ein Vorstandsmitglied wurde mittlerweile ohne Feststellung eines Fehlverhaltens nach § 153a StPO gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig eingestellt. Ferner wurde gegen einen Mitarbeitenden der Porsche AG ein Strafbefehl erlassen. Dieser bezieht sich nur auf den Cayenne-V8-TDI-EU6 und auf einen Zeitraum ab 2016. Der Strafbefehl ist mittlerweile rechtskräftig, sodass auch dieses Verfahren beendet ist. Auch die übrigen Individualverfahren sind nach den vorliegenden Informationen nach § 153 StPO bzw. § 153a StPO eingestellt worden. Im Rahmen dieser Verfahrensbeendigungen hat die Porsche AG gegenüber den Beschäftigten Erstattungen in Höhe von 2 Mio. € geleistet.

THERMOFENSTER

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 in einem konkreten Fall entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Regelung der Abgasrückführung) im Bereich von 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Motorschäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es dazu führt, dass die Abgasrückführung den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ nur eingeschränkt aktiv ist.

Im Rahmen der andauernden Gespräche mit den Behörden zu den Auswirkungen dieser Entscheidung hat die Porsche AG für Euro-5-Fahrzeuge des Typs Cayenne 3,0-Liter-V6-Diesel-Generation 1 mit EU-Typgenehmigungen dem Kraftfahrt-Bundesamt im November 2022 einen Maßnahmenplan für ein Software-Update vorgelegt. Am 12. Januar 2023 hat die Porsche AG vom Kraftfahrt-Bundesamt ein Anhörungsschreiben zu diesem Fahrzeugtyp erhalten. Darin hat das Kraftfahrt-Bundesamt nun das gegenständliche Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung bezeichnet. Die Porsche AG hält diese vorläufige Einstufung des Kraftfahrt-Bundesamts für unbegründet. Sie hat ein entsprechendes Antwortschreiben fristgemäß eingereicht.

Für die Cayenne und Panamera 3,0-l-V6-TDI-EU5-Generation 2-Fahrzeuge mit EU-Typgenehmigungen war ein Maßnahmenplan bereits am 11. September 2020 vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt worden. Ein vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegebenes Software-Update für diese Fahrzeuge war bereits seit Anfang 2020 angeboten worden. Am 28. Februar 2023 hat Porsche auch zu diesen Fahrzeugen ein Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamts erhalten. In dem Schreiben bezeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt das gegenständliche Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung. Zudem fordert das Kraftfahrt-Bundesamt die Porsche AG auf, alle weiteren Fahrzeugkonzepte zu benennen, in denen eine vergleichbare temperaturgeführte Abgasrückführung enthalten ist. Porsche hat zu dem Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamts fristgerecht Stellung genommen. Die Porsche AG legt in ihrer Stellungnahme dar, warum es sich nach Rechtsauffassung von Porsche bei dem gegenständlichen Thermofenster nicht um eine unzulässige Abschalteinrichtung handelt.

Mit Bescheid vom 20. Dezember 2023 an die Porsche AG stellte das Kraftfahrt-Bundesamt fest, dass es sich bei den ursprünglichen Bedatungen der Steuerung der Abgasrückführung in Cayenne und Panamera 3,0-l-V6-TDI-EU5 der Generationen 1 und 2 um unzulässige Abschalteinrichtungen handele. Die bereits laufenden (Generation 2) bzw. von der Porsche AG im Rahmen der Anhörung zugesagten (Generation 1) Maßnahmen wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt vorläufig als geeignet anerkannt. Die Porsche AG hat im Hinblick auf die mit diesem Bescheid verbundene Feststellung einer Nichtkonformität am 18. Januar 2024 Widerspruch eingelegt.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher verbleibender Ressourcenabfluss konkret absehbar ist.

Übrige Rechtsstreitigkeiten

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN: SCR-SYSTEME

Im Juli 2021 hat die EU-Kommission im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von 502 Mio. € gegen die drei beteiligten Marken des Volkswagen Konzerns (Volkswagen AG, AUDI AG, Porsche AG) erlassen. Gegenstand der Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission ist die Zusammenarbeit deutscher Automobilhersteller bei der Entwicklung von Technologien zur Reinigung der Emissionen von Diesel-Pkw mit SCR-Systemen, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Der Volkswagen Konzern hat die Bußgeldentscheidung der EU-Kommission akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt. Die Entscheidung ist damit rechtskräftig geworden. Es erfolgte keine Regressierung der Porsche AG durch die Volkswagen AG.

Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der EU-Kommission (Juli 2021) wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen u.a. gegen die Porsche AG und mehrere ihrer britischen Tochtergesellschaften eingereicht. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist.

Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE ein Verfahren u. a. gegen die Porsche AG ebenso auf der Grundlage des EU-Sachverhalts. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist.

WETTBEWERBSVERSTÖßE (KOREA, TÜRKEI, CHINA)

Die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hat ebenfalls mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert. Im April 2023 hat die KFTC ihre finale Entscheidung zusammen mit den Entscheidungsgründen erlassen. Die Porsche AG ist von dem vorgeworfenen Kartellverstoß nicht betroffen und daher kein Adressat der Bußgeldentscheidung.

Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG haben Rechtsmittel eingelegt.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbarer Sachverhalte Verfahren u. a. gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG eröffnet und Auskunftersuchen erlassen. Es wurden weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. Die konkrete Bewertung eines etwaigen Risikos lässt sich derzeit aus Sicht des Porsche AG Konzerns aufgrund des Stadiums der Ermittlungen nicht vornehmen.

ZULÄSSIGKEIT VON SPEZIFISCHEN HARD- UND SOFTWAREBESTANDTEILEN (SOG. „FOKUSTHEMEN“)

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Es wurden zum einen potenzielle Themen zu Sportfunktionalitäten festgestellt. Die Themen betreffen ferner Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Die internen Prüfungen bei der Porsche AG hierzu sind weitgehend abgeschlossen. Auf Basis der Ergebnisse aus der internen Prüfung handelt es sich um einen historischen Sachverhalt. Die laufende Produktion ist nicht betroffen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieseldisziplin. Die Porsche AG hat mit zuständigen Behörden kooperiert, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche ein Ermittlungsverfahren gegen zwölf (ehemalige) Beschäftigte der Porsche AG eingeleitet hatte. Das Ermittlungsverfahren wurde gegen alle Beschuldigten im April 2022 nach § 153 StPO eingestellt. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen wurde nicht eingeleitet.

Das US-Justizministerium hat im Juni 2022 erklärt, dass es für die sog. Fokusthemen kein Ermittlungsverfahren einleiten wird (sog. „Declination“).

Bis heute wurden in den USA sechs verschiedene Class Actions zu diesen Themen eingereicht. Laut den Klageschriften habe eine bestimmte in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch höher sei als rechtlich zulässig. Im Januar 2021 ist hierzu eine sog. Consolidated Complaint eingegangen, welche die sechs eingegangenen Class Actions in einer Klage vereint. Die sechs Klagen richten sich ursprünglich gegen die Porsche AG und ihre amerikanische Importeurs-Tochtergesellschaft, die Volkswagen AG und die AUDI AG, wobei nicht jede Gesellschaft in allen Fällen verklagt ist. Im Dezember 2021 wurde mit den Klägervertretern der Entwurf eines Vergleichs in Höhe von 85 Mio. \$ (einschließlich einer möglichen Nachschusspflicht in Höhe von 5 Mio. \$) verhandelt. Die Vereinbarung wurde nach der finalen Anhörung durch den zuständigen US-Richter am 9. November 2022 zwischenzeitlich final genehmigt. Die Zahlung wurde im Geschäftsjahr 2022 geleistet und in gleicher Höhe die Rückstellung verbraucht. Im Dezember 2022 wurde gegen die Vereinbarung Berufung eingelegt. Nach aktueller Einschätzung ist es jedoch unwahrscheinlich, dass dies wesentliche Auswirkungen auf die finanzielle Bedeutung des Vergleichs insgesamt haben wird. Die Nachschusspflicht in Höhe von 5 Mio. \$ kommt auf Basis der vorliegenden Informationen nicht zum Tragen.

Ferner ist eine Class Action in Kanada hierzu anhängig. Die Zahl der potenziell betroffenen Fahrzeuge liegt jedoch mit ungefähr 10 % deutlich unter denen in den USA. Momentan finden Gespräche mit Vertretern der Kläger statt. Ein Settlement – voraussichtlich im einstelligen Millionenbereich – wird für das 2. Quartal 2025 erwartet.

Die NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) und die EPA werden wohl die CO₂ Credits (Corporate Average Fuel Economy („CAFE“)/Greenhouse Gas („GHG“)) für einige Fahrzeuge der Porsche AG anpassen. Die erwarteten Zahlungen werden um die 7 Mio. \$ betragen.

Zu den genannten Fokusthemen wurden Rückstellungen gebildet, die die oben beschriebenen bestehenden Risiken abdecken.

CONFORMITY-OF-PRODUCTION-MESSUNGEN

Die Porsche AG hat darüber hinaus potenzielle Themen zu Conformity-of-Production-Messungen untersucht. Die interne Untersuchung ist abgeschlossen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieseldisziplin. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich des Kraftfahrt-Bundesamts und der Staatsanwaltschaft Stuttgart. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen nicht. Das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Unbekannt wurde im August 2022 nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt. Die einzige bei den internen Messungen wesentliche festgestellte Abweichung von leicht über 4 % zur Herstellerangabe bei einem Modelljahr eines Cayenne-Derivats mit vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilter UNECE-Typgenehmigung nach UN R101 wurde dem Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat am 20. März 2023 ein Anhörungsschreiben zu diesem Fahrzeug übermittelt. Danach liege das Fahrzeug über den vom Kraftfahrt-Bundesamt als relevant gesehenen Werten und es könnten weitere Messungen durchgeführt werden, um die Herstellerangabe zu verifizieren. Die Porsche AG hat fristgerecht Stellung genommen und vorgeschlagen, das weitere Vorgehen abhängig von der Relevanz der Herstellerangabe mit den lokalen Behörden abzustimmen. Dem hat das Kraftfahrt-Bundesamt zugestimmt. Nach Klärung des Sachverhalts schlug die Porsche AG dem Kraftfahrt-Bundesamt Anfang März 2024 vor, die Angelegenheit ohne weitere Aktivitäten abzuschließen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat hierauf bislang nicht weiter reagiert. Von dem relevanten Modelljahr 2018 befinden sich lediglich 108 Fahrzeuge auf dem Markt.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher Ressourcenabfluss konkret absehbar ist.

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN (RECYCLING VON FAHRZEUGEN – END-OF-LIFE-VEHICLE)

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde CMA haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht bzw. förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Die Volkswagen AG hat für den Volkswagen Konzern Auskunftersuchen der EU-Kommission und der CMA erhalten. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001/2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten erfolgen. Die untersuchten Zuwiderhandlungen sollen sich in Arbeitsgruppen des ACEA ereignet haben. Die erhaltenen Auskunftersuchen der EU-Kommission und der CMA wurden beantwortet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung dieser Ermittlungen derzeit nicht möglich ist.

Im gleichen Zusammenhang hat die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC Durchsuchungen bei Porsche Korea durchgeführt sowie Auskunftersuchen erlassen, die beantwortet wurden. Auch diesbezüglich wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung auch dieser Ermittlungen derzeit nicht möglich ist.

KBA-ANHÖRUNGSVERFAHREN ZU GERÄUSCH-FUNKTIONALITÄTEN

Die Porsche AG hat im August 2022 ein Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamts erhalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt kritisiert darin die Verwendung bestimmter geräuschrelevanter Funktionalitäten in Fahrzeugen vom Typ 991 II Carrera 4S und 981 Cayman S. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Porsche AG zur Stellungnahme aufgefordert und zudem weitere Messungen gefordert.

Die Porsche AG hat am 13. Oktober 2022 eine Stellungnahme mit technischen und rechtlichen Argumenten eingebracht. Das Verfahren dauert gegenwärtig an. Bisher erfolgte Rückfragen seitens des Kraftfahrt-Bundesamts wurden alle fristgerecht beantwortet. Sollte ein Bescheid erlassen werden, wären die daraus entstehenden Kosten für Nachrüstungen stark vom Inhalt des Bescheids abhängig. Betroffen wären innerhalb der EU rund 12.000 Fahrzeuge, davon 5.200 in Deutschland.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikoeinschätzung nicht möglich ist.

Weitergehende Angaben zu Schätzungen

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

41. PERSONALAUFWAND

Mio. €	2024	2023
Löhne und Gehälter	4.318	4.356
Soziale Abgaben	613	567
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	207	226
	5.138	5.149

42. IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITENDE

Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt

	2024	2023
Direkter Bereich ¹	9.384	10.004
Indirekter Bereich	31.780	29.833
	41.164	39.837
Auszubildende	727	678
	41.891	40.515
Mitarbeitende in der Freistellungsphase der Altersteilzeit	812	528
	42.703	41.043

¹ Der Direkte Bereich umfasst alle Mitarbeitenden, die direkt in den Fahrzeugherstellungsprozess eingebunden sind.

43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat im Nachgang des in 2022 durchgeführten Börsengangs beschlossen, die Managementvergütung ab dem Geschäftsjahr 2023 anzupassen. Durch diese Umstellung verfügt die Porsche AG bis zum Ende der jeweiligen Laufzeiten über drei aktienbasierte Vergütungsmodelle: Den Performance-Share-Plan auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie, dem Performance-Share-Plan auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie sowie dem IPO-Bonus.

Bereits im Jahr 2019 wurde der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie um die Mitglieder des Top-Management-Kreises erweitert. Den Mitgliedern des Top-Managements wurden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Ende 2019 wurde der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie um alle anderen Mitglieder des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Managements wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt. Im Zuge der Einführung des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie erfolgen keine weiteren Zuteilungen von Volkswagen Performance Shares. Es bestehen noch Zuteilungen an Mitglieder des Vorstands sowie an Mitglieder des Top-Managements. Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie umfasst alle Mitglieder des Vorstands, des Top-Managements und alle anderen Mitglieder des Managements.

Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie des Top-Managements und der sonstigen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wird. Bei Einführung des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie wurde den Mitgliedern des Top-Managements eine Mindestbonushöhe für die ersten drei Jahre auf Basis der Vergütung des Jahres 2018 garantiert, während dem Vorstand und allen anderen Begünstigten für die ersten drei Jahre eine Garantie auf Basis der Vergütung des Jahres 2019 gewährt wurde. Für den Performance-Share-Plan auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie des Top-Managements gibt es eine ergänzende Vereinbarung, welche die Gesellschaft berechtigt, eine Abschlagszahlung in Höhe von bis zu 100 % des Zielbetrags im zweiten Jahr der Performance-Periode der jeweiligen Tranche auszahlungen. Nach Ablauf der Performance-Periode einer Tranche wird die zugehörige Abschlagszahlung mit dem ermittelten Auszahlungsbetrag verrechnet.

Im Rahmen des Börsengangs hat der Aufsichtsrat der Porsche AG zudem einen IPO-Bonus für die Vorstandsmitglieder in Form eines virtuellen Aktienplans gewährt. Dieser IPO-Bonus soll den Einsatz der Vorstandsmitglieder bei der Vorbereitung des IPO sachgerecht incentivieren und durch seine Ausgestaltung einen nachhaltigen Erfolg des IPO berücksichtigen.

Performance Shares

Die Performance-Periode des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie hat eine dreijährige Laufzeit, die Performance-Periode des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie weist eine vierjährige Laufzeit auf. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top-Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem Long Term Incentive (LTI) auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen- bzw. Porsche-Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt.

Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen- bzw. Porsche-Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer dreijährigen bzw. vierjährigen zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem jeweiligen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents.

Für alle anderen Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Porsche-Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer vierjährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

➤ Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus den Performance-Share-Plänen auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

Vorstand und Top-Management-Kreis

		31.12.2024	31.12.2023
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	7	12
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	19	17
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	21	12
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	58	29
Abschlagszahlung auf jeweilige Tranche der Performance Shares auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie	Mio. €	13	–
Anzahl der gewährten Performance Shares auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie	Stück	59.369	120.266
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	–	–
Anzahl der gewährten Performance Shares auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie	Stück	513.053	214.167
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	298.904	214.167

Mitglieder des Managements

Im Geschäftsjahr wurde allen anderen Begünstigten ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 55 Mio. € (2023: 50 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2024 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 37 Mio. € (2023: 56 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 37 Mio. € (2023: 56 Mio. €) erfasst.

IPO-Bonus

Der IPO-Bonus wurde in drei Tranchen gewährt. Die Auszahlung erfolgt jeweils zu einem Drittel jeweils am Jahrestag des Börsengangs der Porsche AG. Während des laufenden Geschäftsjahres wurde die zweite Teil-Tranche ausbezahlt. Der Auszahlungsbetrag aus dem IPO-Bonus ist für jede Teil-Tranche nach oben und unten begrenzt.

		31.12.2024	31.12.2023
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	0	0
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	2	5
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	2	5
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	–	–
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	28.480	56.960
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	–	–

44. ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN NACH IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Porsche AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Porsche AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Porsche AG stehen.

Seit dem 1. August 2012 hat die Volkswagen AG über die Porsche Holding Stuttgart GmbH 100 % der Anteile an der Porsche AG gehalten. Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) der Porsche AG bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien unter anderem auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Die Veräußerung dieser Stammaktien an der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen. Die übrigen Anteile am Stammaktienkapital in Höhe von 75 % abzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG werden zum Bilanzstichtag weiterhin von der Porsche Holding Stuttgart GmbH gehalten.

Die Porsche AG ist zum Abschlussstichtag weiterhin ein Tochterunternehmen der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Im Berichtsjahr bestand zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH kein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG führen weiterhin zur Beherrschung der Porsche AG durch die Volkswagen AG (faktischer Konzern).

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Gesellschaften des Porsche SE Konzerns (Porsche SE) gelten damit als nahestehende Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Im Zuge der Übertragung des operativen Geschäftsbetriebs und damit der Übertragung der Porsche Holding Stuttgart GmbH durch die Porsche SE an die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 haben die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Übertragung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten.
- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem wurde die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. Umsatzsteuerverbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

- Zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern wurden verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.
- Die Volkswagen AG übernahm die allgemeine Finanzierungsverantwortung für die Porsche AG in gleicher Weise wie sie auch für andere Tochtergesellschaften der Volkswagen AG übernommen wird.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG schlossen die Porsche AG und die Volkswagen AG am 5. September 2022 eine Vereinbarung zur Regelung der künftigen Beziehungen, insbesondere der Kooperation, Abstimmung und Zusammenarbeit in bestimmten Angelegenheiten. Die Vereinbarung über die Zusammenarbeit in Steuerangelegenheiten zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG vom 18. September 2022 umfasst insbesondere Folgendes:

- Die Volkswagen AG trägt das steuerliche Risiko aus Mehrsteuern, sofern diese nicht bereits durch entsprechende Risikovorsorge abgegolten sind.
- Die Volkswagen AG übernimmt alle Pre-IPO-Kosten; dazu gehören auch eventuelle Steuern aus der Pre-IPO-Strukturierung.
- Bilanzielle Sachverhalte, die für Veranlagungszeiträume bis Ende 2022 zu einer höheren Ertragsteuer bei der Volkswagen AG geführt haben, jedoch in Folgejahren ab 2023 durch Umkehreffekte zu steuerlichen Vorteilen bei der Porsche AG führen, werden der Volkswagen AG erstattet.
- Zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG wurden verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Des Weiteren wurde zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG am 5. September 2022 eine industrielle Kooperationsvereinbarung geschlossen, die die künftige Ausgestaltung der industriellen und strategischen Kooperation zwischen dem Volkswagen AG Konzern und dem Porsche AG Konzern regelt. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurde zwischen den Vertragsparteien beschlossen, die bisherige Zusammenarbeit im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung in einer separaten Vereinbarung weiterzuentwickeln und detaillierter auszugestalten. Deshalb haben die Porsche AG und die Volkswagen AG in Übereinstimmung mit den Vorschriften der industriellen Kooperationsvereinbarung eine Einkaufs- und Beschaffungsvereinbarung geschlossen. Diese beinhaltet allgemeine Prinzipien für die Fortsetzung der bisherigen Kooperation zwischen den Vertragsparteien, einschließlich der allgemeinen Organisation, sowie spezifische Bestimmungen für bestimmte, wesentliche Felder im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung.

Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus. Insofern sind Beziehungen zu Personen und Unternehmen der Familien Porsche und Piëch angabepflichtig.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 2. Januar 2025 am 31. Dezember 2024 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrats bestellen darf (Entsendungsrecht).

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

Nahestehende Personen und Unternehmen

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2024	2023	2024	2023
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Porsche SE	3	3	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	–	0	–	–
Volkswagen AG – Konzern	4.789	4.889	6.970	6.685
Porsche Holding Stuttgart GmbH	0	3	–	–
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	110	175	229	256
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	2	70	53
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	5	6	156	203
Versorgungspläne	1	1	1	0
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	2	1	–	–
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	4.913	5.079	7.427	7.197

Mio. €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Porsche SE	0	0	2	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	–	0	–	–
Volkswagen AG – Konzern	4.428	6.399	1.801	2.015
Porsche Holding Stuttgart GmbH	–	–	67	67
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	1.073	708	276	147
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	66	60	7	6
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	153	137	90	115
Versorgungspläne	–	–	0	0
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	0	0	–	–
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	5.720	7.305	2.243	2.351

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden weder in der Berichts- noch in der Vorperiode wesentliche Lieferungs- und Leistungsbeziehungen.

Die Forderungen gegen den Volkswagen Konzern entfallen im Wesentlichen auf Forderungen Cash-Pool in Höhe von 3.210 Mio. € (2023: 4.064 Mio. €), gewährte Darlehen in Höhe von 0 Mio. € (2023: 530 Mio. €), Forderungen aus konzerninternen Guthaben in Höhe von 0 Mio. € (2023: 85 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 467 Mio. € (2023: 407 Mio. €).

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung

Die an den Volkswagen Konzern erbrachten Lieferungen und Leistungen beinhalten Beträge in Höhe von 114 Mio. € (2023: 119 Mio. €) für Dienstleistungstransfers im Bereich Forschung und Entwicklung.

Außerdem bestanden in 2024 sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber Volkswagen Konzerngesellschaften in Höhe von 391 Mio. € (2023: 365 Mio. €).

Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 909 Mio. € (2023: 624 Mio. €), davon entfallen 30 Mio. € (2023: 33 Mio. €) auf die Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 27 Mio. € (2023: 34 Mio. €). Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Forderungen aus langfristigen Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 27 Mio. € (2023: 24 Mio. €) und gewährten Darlehen in Höhe von 105 Mio. € (2023: 105 Mio. €).

Im Jahr 2024 bestanden sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen in Höhe von 195 Mio. € (2023: 409 Mio. €), gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 210 Mio. € (2023: 227 Mio. €) und gegenüber Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 21 Mio. € (2023: 5 Mio. €).

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 4 Mio. € (2023: 2 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche Holding Stuttgart GmbH gezahlten Dividenden in Höhe von 1.584 Mio. € (2023: 690 Mio. €) sowie die an die Porsche SE gezahlte Dividende in Höhe von 262 Mio. € (2023: 114 Mio. €).

Zudem belief sich das maximale Ausfallrisiko für ausgegebene Finanzgarantien gegenüber Gemeinschaftsunternehmen auf 57 Mio. € (2023: 62 Mio. €).

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen, einschließlich naher Familienangehöriger. Dies betraf in der Berichtsperiode die Vorstandsmitglieder der Porsche AG und die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie deren nahe Familienangehörige. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen und den Forderungen gegen Mitglieder des Geschäftsführungsorgans und des Aufsichtsrats waren ausschließlich Leistungen aus dem Fahrzeug-, Teile- und Designgeschäft sowie sonstige Leistungen enthalten. Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu.

Die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat werden nachfolgend dargestellt und sind nicht in den oben stehenden Aufstellungen zu erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten enthalten.

Für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche AG sind außerdem folgende Aufwendungen bei der Porsche AG für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

Mio. €	2024	2023
Kurzfristig fällige Leistungen	20	16
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	2	4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3	3
	25	23

Zum Periodenende bestehen ausstehende Salden einschließlich Verpflichtungen für kurzfristig und langfristig fällige Leistungen einschließlich der Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie für die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares im Rahmen der Performance-Share-Pläne auf Basis der Volkswagen- und der Porsche-Vorzugsaktie und virtueller Aktien im Zusammenhang mit dem IPO-Bonus in Höhe von 63 Mio. € (2023: 62 Mio. €) → 43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG).

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen des Dienstzeitaufwands zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder inklusive der durch die Vorstandsmitglieder finanzierten Pensionspläne. Der Vorsitzende des Vorstands der Porsche AG, der zugleich der Vorsitzende des Vorstandes der Volkswagen AG ist, wird je zur Hälfte von der Porsche AG und der Volkswagen AG vergütet.

Der Porsche AG Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 154 Mio. € (2023: 217 Mio. €) getätigt.

45. GESAMTHONORAR DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

Die Porsche AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, „EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft“, Stuttgart, anzugeben.

Mio. €	2024	2023
Abschlussprüfungsleistungen	4	5
Andere Bestätigungsleistungen	1	0
Steuerberatungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	0	0
	5	5

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Porsche AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften, auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Porsche AG sowie von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen.

46. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2024 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

- Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- Konzernbilanz
- Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
- Konzern-Kapitalflussrechnung
- Konzernanhang

47. MITTEILUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER PORSCHE AG NACH WPHG

47.1 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 18. Dezember 2024

1. Angaben zum Emittenten Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland
--

2. Grund der Mitteilung Sonstiger Grund: Ausscheiden aus der Kontrolle
--

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen Name: Ing. Hans-Peter Porsche	Registrierter Sitz und Staat:
--	-------------------------------

4. Namen der Aktionäre mit 3 % oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

5. Datum der Schwellenberührung 18.12.2024

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
Neu	0,00 %	0,00 %	0,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	100,00 %	0,00 %	100,00 %	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE000PAG9113	0	0	0,00 %	100,00 %
Summe	0		0,00 %	

b.1. Instrumente i. S. d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0,00 %
		Summe		0,00 %

b.2. Instrumente i. S. d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
			Summe		

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden.

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG Datum der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

48. DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG haben im Dezember 2024 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Porsche AG auf der Homepage [➤ https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/](https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/) dauerhaft zugänglich gemacht.

49. VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 30 Mio. € (2023: 25 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 wie im Vorjahr keine neuen Performance Shares auf Basis der Volkswagen-Vorzugsaktie zugeteilt. Für das Geschäftsjahr 2024 wurden insgesamt 138.057 Performance Shares auf Basis der Porsche-Vorzugsaktie zugeteilt (2023: 85.266), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 13 Mio. € (2023: 12 Mio. €) belief. Im Rahmen des Börsengangs hat der Aufsichtsrat der Porsche AG zudem einen IPO-Bonus für die Mitglieder des Vorstands in Form eines virtuellen Aktienplans → 43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG) gewährt. In diesem Zusammenhang wurden den Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 wie im Vorjahr keine neuen virtuellen Aktien gewährt.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 3 Mio. € (2023: 3 Mio. €).

Pensionsansprüche und Leistungen an ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 2 Mio. € (2023: 2 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 40 Mio. € (2023: 46 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

50. ANTEILSBESITZLISTE

Höhe des Anteils der Porsche AG
am Kapital in %

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

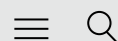
Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß- note	Jahr
				Kurs Mengennot. (1 € =)	direkt	indirekt				
I. MUTTERUNTERNEHMEN										
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG	Stuttgart									
II. TOCHTERUNTERNEHMEN										
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften										
1. Inland										
Manthey Racing GmbH	Meuspath	Deutschland	EUR		51,00	-	51,00	12.345	2.270	2023
MHP Management- und IT-Beratung GmbH	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	312.487	77.362	2023
Porsche Consulting GmbH	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	700	-	¹ 2023
Porsche Deutschland GmbH	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	18.120	-	¹ 2023
Porsche Dienstleistungs GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	43	-	¹ 2023
Porsche Digital GmbH	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	20.025	-	¹ 2023
Porsche Engineering Group GmbH	Weissach	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	4.000	-	¹ 2023
Porsche Engineering Services GmbH	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	1.601	-	¹ 2023
Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	534.920	-	¹ 2023
Porsche Financial Services GmbH	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	26.608	-	¹ 2023
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	184.474	14.502	2023
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH	Bietigheim-Bissingen	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	119	7	2023
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	59.971	8.113	2023
Porsche Leipzig GmbH	Leipzig	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	2.500	-	¹ 2023
Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	10.539	22.090	2023
Porsche Logistik GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	1.000	-	¹ 2023
Porsche Niederlassung Berlin GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	¹ 2023
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH	Kleinmachnow	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	1.700	-	¹ 2023
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH	Hamburg	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	2.000	-	¹ 2023
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	¹ 2023
Porsche Nordamerika Holding GmbH	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	58.311	-	¹ 2023
Porsche Sales & Marketplace GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	2.200	2	¹ 2023

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß- note	Jahr
					31.12.2024	direkt	indirekt				
Porsche Verwaltungs- gesellschaft mit be- schränkter Haftung	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	43	5		2023
Porsche Werkzeugbau GmbH	Schwarzen- berg	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	70.881	2.688		2023
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	2.556	-	¹	2023
UI-356-Fonds	Frankfurt am Main	Deutschland	EUR		84,59	15,41	100,00	1.597.567	97.606	²	2023
UI-SP25-Fonds	Frankfurt am Main	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	412.175	17.974	²	2023
2. Ausland											
Carrera Finance S.A.	Luxemburg	Luxemburg	EUR		-	-	-	31	-	²	2023
Carrera Italia SPV S.r.l.	Conegliano	Italien	EUR		-	-	-	10	-	²	2023
MHP Consulting Ro- mania S.R.L.	Cluj-Napoca	Rumänien	RON	4,9744	-	100,00	100,00	31.044	10.390		2023
Nardò Technical Cen- ter S.r.l.	Santa Chiara di Nardò	Italien	EUR		-	100,00	100,00	16.751	3.127		2023
PCREST II Holdings Ltd.	Van- couver/ BC	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	990	-	²	2023
PCREST Ltd.	Mississ- auga/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	3	-	³	2023
PCTX LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	506	-		2023
PJOLT-1 LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	99.673	44.654	^{2,4}	2023
Porsamadrid S.L.	Madrid	Spanien	EUR		-	100,00	100,00	11.611	4.897		2023
Porsche (China) Mo- tors Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	5.294.453	2.141.019		2023
Porsche (Shanghai) Commercial Services Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	615.462	108.210		2023
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	1,4189	100,00	-	100,00	101.454	21.647		2023
Porsche Auto Funding LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	49.000	-	²	2023
Porsche Aviation Pro- ducts, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	697	26		2023
Porsche Brasil Impor- tadora de Veículos Ltda.	São Paulo	Brasilien	BRL	6,4314	100,00	-	100,00	240.117	230.117		2023
Porsche Business Ser- vices, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	20.066	5.544		2023
Porsche Canadian Funding II L.P.	Mississ- auga/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	229.893	10.616	²	2023
Porsche Canadian Funding L.P.	Mississ- auga/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	106.913	6.170		2023
Porsche Canadian In- vestment ULC	Halifax/ NS	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	616	-61		2023
Porsche Cars Australia Pty. Ltd.	Collingwood	Australien	AUD	1,6761	100,00	-	100,00	197.715	21.996		2023
Porsche Cars Canada Ltd.	Toronto/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	246.472	31.795		2023
Porsche Cars Great Britain Ltd.	Reading	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	197.817	33.446		2023
Porsche Cars North America, Inc.	Atlanta GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	2.141.374	635.917		2023
Porsche Central and Eastern Europe s.r.o.	Prag	Tschechische Republik	CZK	25,1505	100,00	-	100,00	169.196	17.502		2023



Höhe des Anteils der Porsche AG
am Kapital in %

Höhe des Anteils der Porsche AG
am Kapital in %

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

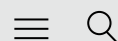
Konzern-Kapitalflussrechnung

› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd.			Ergebnis in Tsd.		Fuß- note	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt	gesamt	Landeswähr.	Landeswähr.				
Porsche Centre Beijing Central Ltd.	Peking	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	42.458	37.267			2023	
Porsche Centre Beijing Goldenport Ltd.	Peking	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	24.445	22.945			2023	
Porsche Centre North Toronto Ltd.	Toronto/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	26.430	5.093			2023	
Porsche Centre Shanghai Pudong Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	85.173	54.448			2023	
Porsche Centre Shanghai Waigaoqiao Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	92.214	22.982			2023	
Porsche Consulting Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	69.296	15.423			2023	
Porsche Consulting S.r.l.	Mailand	Italien	EUR		-	100,00	100,00	22.372	3.621			2023	
Porsche Consulting, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	5.205	489			2023	
Porsche Design GmbH	Zell am See	Österreich	EUR		-	100,00	100,00	4.393	1.741			2023	
Porsche Design of America, Inc.	Ontario/ CA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	2.832	159			2023	
Porsche Distribution S.A.S.	Vélizy-Villacoublay	Frankreich	EUR		-	100,00	100,00	44.641	3.420			2023	
Porsche Engineering Services s.r.o.	Prag	Tschechische Republik	CZK	25,1505	-	100,00	100,00	502.017	121.563			2023	
Porsche Enterprises, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	246.660	1.016.969			2023	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-1	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	17.379	-6.621	2,4		2023	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-2	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	19.114	-1.886	2,4		2023	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2024-1	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-	-	2,4,5		2024	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2025-1	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-	-	2,4,5		2024	
Porsche Financial Leasing Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	315.161	82			2023	
Porsche Financial Services Australia Pty. Ltd.	Collingwood	Australien	AUD	1,6761	-	100,00	100,00	5.439	945			2023	
Porsche Financial Services Canada G.P.	Mississauga/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	34.815	2.891	6		2023	
Porsche Financial Services France S.A.S.	Asnières-sur-Seine	Frankreich	EUR		-	100,00	100,00	25.286	3.649			2023	
Porsche Financial Services Great Britain Ltd.	Reading	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	36.054	9.268			2023	
Porsche Financial Services Italia S.p.A.	Padua	Italien	EUR		-	100,00	100,00	101.020	10.796			2023	
Porsche Financial Services Japan K.K.	Tokio	Japan	JPY	163,2300	-	100,00	100,00	8.605.696	976.254			2023	
Porsche Financial Services Korea Ltd.	Seoul	Südkorea	KRW	1.534,3200	-	100,00	100,00	106.305.485	6.604.656			2023	
Porsche Financial Services Schweiz AG	Rotkreuz	Schweiz	CHF	0,9421	-	100,00	100,00	22.001	3.332			2023	
Porsche Financial Services, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	242.037	33.690	6		2023	

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd.			Ergebnis in Tsd.		Fuß- note	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt	gesamt	Landeswähr.	Landeswähr.				
Porsche France S.A.S.	Asnières-sur-Seine	Frankreich	EUR		-	100,00	100,00	149.810	10.446			2023	
Porsche Funding L.P.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	257.844	489.752			2023	
Porsche Hong Kong Ltd.	Hongkong	Hongkong	HKD	8,0843	100,00	-	100,00	2.297.711	532.180			2023	
Porsche Ibérica S.A.	Madrid	Spanien	EUR		99,99	-	99,99	128.115	13.140			2023	
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2016-A	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	44.848	-4.609	2		2023	
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2024-1	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-	-	2,4,5		2024	
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2024-2	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-	-	2,4,5		2024	
Porsche International Financing DAC	Dublin	Irland	EUR		100,00	-	100,00	189.105	4.408			2023	
Porsche International Reinsurance DAC	Dublin	Irland	EUR		-	100,00	100,00	271.015	33.734			2023	
Porsche Investments Management S.A.	Luxemburg	Luxemburg	EUR		100,00	-	100,00	2.726.057	-41.556			2023	
Porsche Italia S.p.A.	Padua	Italien	EUR		-	100,00	100,00	165.441	14.781			2023	
Porsche Japan K.K.	Tokio	Japan	JPY	163,2300	100,00	-	100,00	9.391.076	3.570.960			2023	
Porsche Korea Ltd.	Seoul	Südkorea	KRW	1.534,3200	100,00	-	100,00	72.823.155	43.081.379			2023	
Porsche Latin America, Inc.	Miami/ FL	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	5.504	526			2023	
Porsche Leasing Ltd.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-980.391	-589.915	2		2023	
Porsche Logistics Services LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	5.003	161			2023	
Porsche Middle East and Africa FZE	Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	USD	1,0410	100,00	-	100,00	34.675	25.056			2023	
Porsche Motorsport North America, Inc.	Santa Ana/ CA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	18.075	2.928			2023	
Porsche Norge AS	Oslo	Norwegen	NOK	11,7832	75,00	-	75,00	25.540	-40.460			2023	
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd.	Collingwood	Australien	AUD	1,6761	-	100,00	100,00	76.145	14.452			2023	
Porsche Retail Group Ltd.	Reading	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	88.341	16.622			2023	
Porsche Retail Italia S.r.l.	Mailand	Italien	EUR		-	100,00	100,00	29.103	7.611			2023	
Porsche Sales & Marketplace Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	-1.887	-227			2023	
Porsche Schweiz AG	Rotkreuz	Schweiz	CHF	0,9421	-	100,00	100,00	52.602	10.831			2023	
Porsche Services Ibérica, S.L.	Madrid	Spanien	EUR		-	100,00	100,00	2.061	274			2023	
Porsche Singapore Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	1,4189	-	75,00	75,00	2.239	13			2023	
Porsche Taiwan Motors Ltd.	Taipei	Taiwan	TWD	34,1011	-	100,00	100,00	1.375.395	1.193.730			2023	
Porsche Zentrum Zug, Risch AG	Rotkreuz	Schweiz	CHF	0,9421	-	100,00	100,00	17.964	5.496			2023	
PPF Holding AG	Zug	Schweiz	CHF	0,9421	100,00	-	100,00	6.632	-31			2023	
PREV LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	79.378	3.952	2		2023	
Shanghai Jie Gang Enterprise Management Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	23.642	-79			2023	

**MAGAZIN****AN UNSERE AKTIONÄRE****CORPORATE GOVERNANCE****ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT****NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG**
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)**KONZERNABSCHLUSS**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

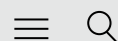
➤ Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN**Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %**

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt				
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften										
1. Inland										
Cellforce Group GmbH	Tübingen	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	-64.252	-79.956	2023
Cetitec GmbH	Pforzheim	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	5.838	1.701	2023
Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG	Mainz	Deutschland	EUR		94,00	-	94,00	-522	-74	² 2023
Datura Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG	Mainz	Deutschland	EUR		94,00	-	94,00	-172	15	² 2023
Initium GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	125	-	¹ 2023
Manthey Servicezentrum GmbH	Meuspath	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	1.493	625	2023
OverTake GmbH	Köln	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	707	-994	2023
Porsche eBike Performance GmbH	Ottobrunn	Deutschland	EUR		-	60,00	60,00	108.477	-31.436	2023
Porsche Sechste Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		100,00	-	100,00	27	0	2023
serva GmbH, in Liquidation	Stuttgart	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	1.163	-24	⁷ 2023
Smart Zero UG (haftungsbeschränkt), in Liquidation	Berlin	Deutschland	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷ 2024
2. Ausland										
AFN Ltd.	Reading	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	0	-	³ 2023
Cetitec d.o.o.	Cakovec	Kroatien	EUR		-	100,00	100,00	469	466	2023
Cetitec USA Inc., in Liquidation	Dublin/ OH	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	177	-27	⁷ 2023
Greyp ESOP d.d., jsc	Zagreb	Kroatien	EUR		-	90,05	90,05	42	7	² 2023
MHP (Shanghai) Management Consultancy Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	32.808	1.598	2023
MHP Americas, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	438	-1.347	2023
MHP Consulting UK Ltd.	Birmingham	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	-83	38	2023
MHP Management and IT Consulting Mexico, S. de R.L. de C.V.	Guadalajara	Mexiko	MXN	21,5892	-	100,00	100,00	6.209	1.005	2023
OOO Porsche Center Moscow	Moskau	Russische Föderation	RUB	112,4384	-	100,00	100,00	923.176	-82.121	2023
OOO Porsche Financial Services Russland	Moskau	Russische Föderation	RUB	112,4384	-	100,00	100,00	292.344	4.072	2023
OOO Porsche Russland	Moskau	Russische Föderation	RUB	112,4384	99,00	1,00	100,00	2.291.165	-690.375	2023
Porsche (Shanghai) Investment Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	-	-	⁵ 2024
Porsche Arctic Center Oy	Hanhimaa	Finnland	EUR		-	100,00	100,00	2.554	242	⁸ 2024
Porsche Consulting Canada Ltd.	Toronto/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	2.860	452	2023
Porsche Consulting Ltda.	São Paulo	Brasilien	BRL	6,4314	-	100,00	100,00	1.500	-1.185	2023

Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt				
Porsche Consulting S.A.S.	Paris	Frankreich	EUR		-	100,00	100,00	1.000	1.451	2023
Porsche Design Asia Hong Kong Ltd.	Hongkong	Hongkong	HKD	8,0843	-	100,00	100,00	3.507	118	2023
Porsche Design Great Britain Ltd.	Reading	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	100,00	100,00	1	6.479	2023
Porsche Design Italia S.r.l.	Padua	Italien	EUR		-	100,00	100,00	272	-4	2023
Porsche Design Netherlands B.V.	Roermond	Niederlande	EUR		-	100,00	100,00	938	-53	2023
Porsche Design Sales (Shanghai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	660	-143	³ 2023
Porsche Design Studio North America, Inc.	Beverly Hills/ CA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	48	-	³ 2023
Porsche Design Timepieces AG	Solothurn	Schweiz	CHF	0,9421	-	100,00	100,00	5.717	1.103	2023
Porsche Digital China Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	33.394	10.506	2023
Porsche Digital Croatia d.o.o.	Zagreb	Kroatien	EUR		-	50,00	50,00	3.418	2.222	⁹ 2023
Porsche Digital España, S.L.	Barcelona	Spanien	EUR		-	100,00	100,00	465	285	2023
Porsche Digital Israel Ltd.	Tel Aviv	Israel	ILS	3,7953	-	100,00	100,00	2.783	784	2023
Porsche Digital, Inc.	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	22.578	-5.622	2023
Porsche Drive Canada, Ltd.	Toronto/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	777	-656	2023
Porsche Drive LLC	Atlanta/ GA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	536	-5.001	2023
Porsche Drive S.r.l.	Trento	Italien	EUR		-	100,00	100,00	1.582	369	2023
Porsche eBike Performance d.o.o.	Sveta Nedelja	Kroatien	EUR		-	68,17	68,17	1.716	-11.251	2023
Porsche Engineering (Shanghai) Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	122.533	50.465	2023
Porsche Engineering Romania S.R.L.	Cluj-Napoca	Rumänien	RON	4,9744	-	100,00	100,00	19.312	5.887	2023
Porsche Engineering Services North America, Inc.	Carson/ CA	USA	USD	1,0410	-	100,00	100,00	505	5	⁴ 2023
Porsche Investments Management I S.à r.l.	Luxemburg	Luxemburg	EUR		-	100,00	100,00	1.981	-19	⁴ 2023
Porsche Motorsport Asia-Pacific Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	17.773	3.659	2023
Porsche Polska Sp. z o.o.	Warschau	Polen	PLN	4,2719	-	100,00	100,00	-	-	⁵ 2024
Porsche Private Markets GP S.à r.l.	Luxemburg	Luxemburg	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁵ 2024
Porsche Sales & Marketplace Canada, Ltd.	Toronto/ ON	Kanada	CAD	1,4972	-	100,00	100,00	1.690	632	2023
Porsche Services Korea LLC	Seoul	Südkorea	KRW	1.534,3200	-	100,00	100,00	4.105.963	240.744	2023
Porsche Services Middle East & Africa FZE	Dubai	Vereinigte Arabische Emirate	USD	1,0410	-	100,00	100,00	1.356	473	2023
Porsche Services Singapore Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	1,4189	-	100,00	100,00	-546	-150	2023
Porsche Smart Battery Shop s.r.o.	Dubnica nad Váhom	Slowakei	EUR		-	100,00	100,00	31.540	466	2023

**MAGAZIN****AN UNSERE AKTIONÄRE****CORPORATE GOVERNANCE****ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT****NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG**
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)**KONZERNABSCHLUSS**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

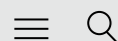
› Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN**Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %**

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung			Ergebnis in Tsd. Landeswährung		Fußnote	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt	gesamt						
Porsche Werkzeugbau s.r.o.	Dubnica nad Váhom	Slowakei	EUR		-	100,00	100,00	19.118	1.362			2023	
Ruso IT Solutions Pvt. Ltd.	Bangalore	Indien	INR	89,1080	-	100,00	100,00	-	-	10		2024	
Shanghai Advanced Automobile Technical Centre Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	100,00	100,00	17.257	3.821			2023	
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN													
A. At Equity bewertete Unternehmen													
1. Inland													
2. Ausland													
B. At Cost bewertete Unternehmen													
1. Inland													
Axel Springer Porsche GmbH & Co. KG	Berlin	Deutschland	EUR		-	50,00	50,00	25.468	-3.016			2023	
Axel Springer Porsche Management GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	50,00	50,00	31	19			2022	
FlexFactory GmbH, in Liquidation	Stuttgart	Deutschland	EUR		-	50,00	50,00	240	-1.255	7		2023	
Intelligent Energy System Services GmbH	Ludwigsburg	Deutschland	EUR		-	50,00	50,00	3.364	1.136			2023	
PDB-Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Gaimersheim	Deutschland	EUR		20,00	-	20,00	-	-	11, 12		2023	
Smart Press Shop GmbH & Co. KG	Halle	Deutschland	EUR		50,00	-	50,00	27.055	3.860			2023	
Smart Press Shop Verwaltungs-GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		50,00	-	50,00	39	3			2023	
2. Ausland													
Bugatti International Holding S.à r.l.	Luxemburg	Luxemburg	EUR		49,00	-	49,00	92.829	-86			2023	
Material Science Center Qatar QSTP-LLC, in Liquidation	Doha	Katar	QAR	3,7948	25,00	-	25,00	-	-	3, 7		2024	
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN													
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen													
1. Inland													
Bertrandt AG	Ehningen	Deutschland	EUR		28,97	-	28,97	364.702	14.935	8		2023	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München	Deutschland	EUR		-	15,12	15,12	559.530	-36.516			2023	
2. Ausland													
Bugatti Rimac d.o.o.	Sveta Nedelja	Kroatien	EUR		45,00	-	45,00	481.387	-18.776			2023	
Group14 Technologies, Inc.	Wilmington/DE	USA	USD	1,0410	-	3,36	3,36	596.490	-40.304	13		2023	
HIF Global LLC	Houston/ TX	USA	USD	1,0410	-	10,98	10,98	67.708	-69.602	13		2023	
Rimac Group d.o.o.	Sveta Nedelja	Kroatien	EUR		-	20,63	20,63	882.137	-10.043			2023	

Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung			Ergebnis in Tsd. Landeswährung		Fußnote	Jahr
				31.12.2024	direkt	indirekt	gesamt						
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen													
1. Inland													
&Charge GmbH	Frankfurt am Main	Deutschland	EUR		-	21,65	21,65	-1.051	-1.151			2023	
Customcells Holding GmbH	Itzehoe	Deutschland	EUR		-	11,33	11,33	-	-	14		2023	
cylib GmbH	Aachen	Deutschland	EUR		-	5,48	5,48	-	-	10		2024	
Fanzone Media GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	4,99	4,99	-	-	14		2023	
New Horizon GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	16,64	16,64	-1.878	-4.852			2023	
P2 eBike GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		-	40,00	40,00	535	-158			2023	
The Business Romantic Society Verwaltungs GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	20,72	20,72	-2.245	-278			2023	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart	Deutschland	EUR		10,41	-	10,41	-	-	10		2024	
2. Ausland													
Autounify, Inc.	Wilmington/DE	USA	USD	1,0410	-	33,33	33,33	-	-	10		2024	
BrainPower Energy, Inc.	Wilmington/DE	USA	USD	1,0410	-	33,33	33,33	-	-	10		2024	
IonRoad, Inc.	Wilmington/DE	USA	USD	1,0410	-	33,33	33,33	-	-	10		2024	
Pull Data Inc.	Santa Monica / CA	USA	USD	1,0410	-	33,33	33,33	-	-	14		2023	
Sensigo, Inc.	Wilmington/DE	USA	USD	1,0410	-	33,33	33,33	-	-	4, 14		2023	
Stellar Telecommunications S.A.S.	Meudon	Frankreich	EUR		-	20,00	20,00	-875	-434			2023	
Vulog S.A.	Nizza	Frankreich	EUR		-	6,62	6,62	-	-	10		2024	
V. BETEILIGUNGEN													
1. Inland													
1KOMMA5° GmbH	Hamburg	Deutschland	EUR		-	6,24	6,24	248.151	-12.126			2023	
aware THE PLATFORM GmbH, in Liquidation	Berlin	Deutschland	EUR		-	5,00	5,00	-	-	7, 14		2023	
Black Semiconductor GmbH	Aachen	Deutschland	EUR		-	7,12	7,12	-	-	10		2024	
Denizen GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	5,00	5,00	-	-	14		2023	
e.ventures europe V GmbH & Co. KG	Hamburg	Deutschland	EUR		-	7,91	7,91	66.630	5.599	2		2023	
e.ventures europe VI GmbH & Co. KG	Hamburg	Deutschland	EUR		-	3,33	3,33	107.134	-3.118	2		2023	
Fiducia Mailing Services eG	Karlsruhe	Deutschland	EUR		0,07	-	0,07	-	-			2024	
Headline Europe VII GmbH & Co. KG	Berlin	Deutschland	EUR		-	3,13	3,13	53.841	-8.369	2		2023	
Heartfelt APX GmbH & Co. KG	Berlin	Deutschland	EUR		-	14,41	14,41	3.626	-948			2023	
HWW - Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft GmbH	Stuttgart	Deutschland	EUR		10,00	-	10,00	1.450	49			2023	
Impact Labs GmbH	Hamburg	Deutschland	EUR		-	7,75	7,75	-1.266	-1.113			2023	



Höhe des Anteils der Porsche AG
am Kapital in %

Höhe des Anteils der Porsche AG
am Kapital in %

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

Konzern-
Gesamtergebnisrechnung

Konzernbilanz

Konzern-Eigenkapital-
veränderungsrechnung

Konzern-Kapitalflussrechnung

> Konzernanhang

WEITERE INFORMATIONEN

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß- note	Jahr	
				31.12.2024	direkt	indirekt					gesamt
My Inner Health Club GmbH, in Liquidation	Berlin	Deutschland	EUR		-	5,00	5,00	-	7, 14	2023	
NitroBox GmbH	Hamburg	Deutschland	EUR		-	7,35	7,35	-	14	2023	
onGRID Sports Technology GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	8,09	8,09	-1.126	-986	2023	
Retorio GmbH	München	Deutschland	EUR		-	7,99	7,99	4.433	-1.561	2023	
RYDES GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	11,57	11,57	3.457	1.310	2023	
Sharpist GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	3,70	3,70	-	-	14	2023
Tomorrow GmbH	Hamburg	Deutschland	EUR		-	3,14	3,14	-	-	10	2024
Triple AI GmbH	Berlin	Deutschland	EUR		-	5,69	5,69	900	-275	2023	
WORKERBASE GmbH	München	Deutschland	EUR		-	5,41	5,41	7.957	-1.972	2023	
2. Ausland											
actnano Inc.	Dover/ DE	USA	USD	1,0410	-	3,59	3,59	-	-	14	2023
AM Batteries LLC	Billerica/ MA	USA	USD	1,0410	-	1,80	1,80	-	-	14	2023
Anagog Ltd.	Tel Aviv	Israel	ILS	3,7953	-	4,74	4,74	-	-	14	2023
Applied Intuition, Inc.	Mountain View / CA	USA	USD	1,0410	-	4,46	4,46	-	-	10	2024
Atomic Industries Inc.	Cleveland Heights / OH	USA	USD	1,0410	-	5,35	5,35	-	-	14	2023
Bcomp Ltd.	Fribourg	Schweiz	CHF	0,9421	-	3,50	3,50	11.033	-8.084	2023	
Beijing Achievers Management Consulting Co., Ltd.	Peking	China	CNY	7,5986	-	14,90	14,90	7.596	-3.308	2023	
BQ Holding Ltd.	Weymouth	Vereinigtes Königreich	GBP		-	0,30	0,30	-	-	14	2023
Bumper International Ltd.	London	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	4,60	4,60	22.520	-368	2023	
CarPutty Inc.	Wilmington/ DE	USA	USD	1,0410	-	10,08	10,08	-	-	14	2023
Chemix, Inc.	Sunnyvale/ CA	USA	USD	1,0410	-	5,33	5,33	-	-	10	2024
Connect IQ Labs, Inc.	Redwood City/ CA	USA	USD	1,0410	-	4,90	4,90	-	-	14	2023
Cresta Intelligence Inc.	Wilmington/ DE	USA	USD	1,0410	-	0,79	0,79	-	-	14	2023
Dream Machine Innovations Inc.	Wilmington/ DE	USA	USD	1,0410	-	5,52	5,52	1	-908	2023	
DSP Concepts, Inc.	Dover/ DE	USA	USD	1,0410	-	4,17	4,17	-	-	14	2023
e.ventures US V, L.P.	San Francisco/ CA	USA	USD	1,0410	-	3,99	3,99	379.526	-52.463	2	2023
Eve One L.P.	Grand Cayman	Kaimaninseln	USD	1,0410	-	4,64	4,64	465.017	-3.574	2	2023
Fontinalis Capital Partners III, L.P.	Detroit/ MI	USA	USD	1,0410	-	9,64	9,64	78.774	-531	2	2023
Griip Automotive Engineering Ltd.	Petach Tikva	Israel	ILS	3,7953	-	4,89	4,89	-	-	14	2023
Grove Ventures II L.P.	Grand Cayman	Kaimaninseln	USD	1,0410	-	2,50	2,50	85.811	-5.889	2	2023
Grove Ventures III L.P.	Grand Cayman	Kaimaninseln	USD	1,0410	-	1,63	1,63	35.182	-3.833	2	2023
Grove Ventures L.P.	Grand Cayman	Kaimaninseln	USD	1,0410	-	9,09	9,09	188.606	-38.085	2	2023

Name des Unternehmens	Sitz	Land	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß- note	Jahr	
				31.12.2024	direkt	indirekt					gesamt
Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd.	Hangzhou	China	CNY	7,5986	-	3,31	3,31	-	-	14	2023
Intamsys Technology Ltd.	Dongguan	China	CNY	7,5986	-	4,78	4,78	-	-	14	2023
KeySavvy, Inc.	Big Lake/ MN	USA	USD	1,0410	-	7,44	7,44	-	-	10	2024
LAKA Ltd.	London	Vereinigtes Königreich	GBP	0,8302	-	4,10	4,10	5.077	-5.256	13	2023
Magma Growth Equity I.L.P.	Grand Cayman	Kaimaninseln	USD	1,0410	-	11,33	11,33	47.680	-11.939	2	2023
Nozomi Networks, Inc.	San Francisco/ CA	USA	USD	1,0410	-	0,73	0,73	-	-	14	2023
Playbook Technologies Inc.	Ridgewood/ NJ	USA	USD	1,0410	-	6,04	6,04	245	-3.135	2023	
RSE Markets, Inc.	Dover/ DE	USA	USD	1,0410	-	4,61	4,61	-	-	14	2023
RunBuggy OMI, Inc.	Newark/ DE	USA	USD	1,0410	-	2,05	2,05	-	-	14	2023
Semper Vivus Private Markets SCSp SICAV-RAIF	Luxemburg	Luxemburg	EUR		-	0,01	0,01	-	-	5	2024
Shanghai Powershare Tech Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	2,84	2,84	-	-	14	2023
StretchMe Sp. z o.o.	Krakau	Polen	PLN	4,2719	-	9,00	9,00	-	-	14	2023
Tactile Mobility Ltd.	Haifa	Israel	USD	1,0410	-	11,14	11,14	12.898	-6.786	2023	
The Embassies of Good Living AG	Zürich	Schweiz	CHF	0,9421	-	7,15	7,15	-1.707	-835	2023	
TriEye Ltd.	Tel Aviv	Israel	USD	1,0410	-	3,41	3,41	-	-	14	2023
Urgent.ly Inc.	Vienna/ VA	USA	USD	1,0410	-	2,08	2,08	9.604	74.169	13	2023
Valence Security Inc.	Wilmington/ DE	USA	USD	1,0410	-	3,67	3,67	-	-	14	2023
Via Transportation, Inc.	New York/ NY	USA	USD	1,0410	-	0,03	0,03	-	-	14	2023
Wayray AG	Zürich	Schweiz	USD	1,0410	-	7,90	7,90	-	-	14	2023
Xuanlin (Shanghai) Information Technology Co., Ltd.	Shanghai	China	CNY	7,5986	-	6,00	6,00	-	-	14	2023
Zededa, Inc.	San Jose/ CA	USA	USD	1,0410	-	2,13	2,13	-	-	14	2023
Zync Inc.	San Francisco/ CA	USA	USD	1,0410	-	5,00	5,00	-	-	14	2023

- ¹ Ergebnisabführungsvertrag
- ² Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12
- ³ Zurzeit keine Geschäftstätigkeit
- ⁴ Rumpfgeschäftsjahr
- ⁵ Neugründung/ Abspaltung
- ⁶ Zahlen gemäß IFRS
- ⁷ In Liquidation
- ⁸ Abweichendes Geschäftsjahr
- ⁹ Sachverhalt iSd §1 UmwG
- ¹⁰ Neuerwerb
- ¹¹ Joint Operation gemäß IFRS 11
- ¹² Das Mutterunternehmen ist unbeschränkt haftender Gesellschafter
- ¹³ Konsolidierter Abschluss
- ¹⁴ Kein Jahresabschluss offengelegt

Stuttgart, 24. Februar 2025

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

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum



WEITERE INFORMATIONEN

476 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

477 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

485 PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

487 PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

490 ÜBER DIESEN BERICHT

492 GRI-INDEX

498 TCFD-INDEX

499 SASB-INDEX

502 FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

503 GLOSSAR

509 FINANZKALENDER 2025

512 IMPRESSUM

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

> Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

> Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des
zusammengefassten Lageberichts

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

— entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und

— vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zum Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

› Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGS- SACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten GRÜNDE FÜR DIE BESTIMMUNG ALS BESONDERS WICHTIGER PRÜFUNGSSACHVERHALT

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u. a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Porsche AG Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u. a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich einem Wertminderungstest auf Ebene des als zahlungsmittelgenerierende Einheit definierten Segments Automobile zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und den verwendeten Diskontierungszinssatz bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund von herausfordernden Marktbedingungen in den wichtigen Märkten USA und China sowie der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftig zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten als auch bezüglich der Marktanteile der Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche weitere zeitliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und einer steigenden Wettbewerbsintensität in China zu berücksichtigen. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit für Zwecke des Wertminderungstests und der Festlegung des verwendeten Diskontierungszinssatzes.

Vor diesem Hintergrund der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

PRÜFERISCHES VORGEHEN

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens, auch auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheit und zur Durchführung des Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit des verwendeten Bewertungsmodells nachvollzogen.

Den im Porsche AG Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte operative Mehrjahresplanung des Porsche AG Konzerns mit den Planwerten im zugrunde liegenden Wertminderungstest abgeglichen. Weiterhin haben wir beurteilt, inwieweit nach dem Bilanzstichtag beschlossene und in der Konzernplanung enthaltene Maßnahmen in die Ermittlung des Nutzungswertes einzubeziehen waren. Die wesentlichen Prämissen der Planung haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten des Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen.

Im Hinblick auf die Überleitung der operativen Mehrjahresplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsrate durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung des verwendeten Diskontierungszinssatzes und der Wachstumsrate haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

VERWEIS AUF ZUGEHÖRIGE ANGABEN

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 13 „Immaterielle Vermögenswerte“.

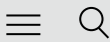
2. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen GRÜNDE FÜR DIE BESTIMMUNG ALS BESONDERS WICHTIGER PRÜFUNGSSACHVERHALT

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt wesentlich. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

PRÜFERISCHES VORGEHEN

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

› Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte analysiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der Fahrzeuge mit den im Geschäftsjahr fakturierten Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

VERWEIS AUF ZUGEHÖRIGE ANGABEN

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 27 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2024 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungs-schlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

› Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

– beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;

– planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;

– beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;

– führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der PAG_KFB_IFRS_2024-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)). Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE ESEF-UNTERLAGEN

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

VERANTWORTUNG DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER ESEF-UNTERLAGEN

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;

– beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;

– beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen;

– beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

ÜBRIGE ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 7. Juni 2024 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. Juli 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht:

- Nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Finanzinformationen

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

- Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- › Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- › Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
- Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- Über diesen Bericht
- GRI-Index
- TCFD-Index
- SASB-Index
- Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- Glossar
- Finanzkalender 2025
- Impressum

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Christian Baur.

ANLAGE ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK:

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts

Folgende Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene, mit der nichtfinanziellen Erklärung zusammengefasste, nichtfinanzielle Konzernklärung und
- die auf der im zusammengefassten Lagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

Darüber hinaus haben wir nachfolgend aufgeführten lageberichts-fremden Angaben nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im Lagebericht sind Angaben, die nicht nach §§ 315, 315a HGB bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben sind.

- Die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagements, des internen Kontrollsystems und des Compliance Management Systems“ enthaltenen lageberichts-fremden Angaben.

2. Weitere Sonstige Informationen

Die „Sonstigen Informationen“ umfassen ferner die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- Magazin
- An unsere Aktionäre
- Corporate Governance
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernanhang und zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird

Der Konzernanhang und der zusammengefasste Lagebericht enthalten weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Stuttgart, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok Wirtschaftsprüfer	Baur Wirtschaftsprüfer
--	----------------------------------

PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN
VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Auf-

stellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben, in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

SONSTIGER SACHVERHALT – FORMELLE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit und Haftung gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die diesem Prüfungsvermerk beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 ([↗ https://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen](https://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen)).

Stuttgart, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Baur
Wirtschaftsprüfer

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

➤ Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

➤ Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

PRÜFUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT ÜBER DIE IM KONZERNLAGEBERICHT ENTHALTENE NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG

An die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben die im Abschnitt Nichtfinanzielle Erklärung des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernklärung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wurde zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e sowie 315b und 315c HGB einschließlich der dieser nichtfinanziellen Konzernklärung enthaltenen Angaben zur Erfüllung der Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (nachfolgend „nichtfinanzielle Konzernberichterstattung“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte nichtfinanzielle Konzernberichterstattung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit §§ 289b bis 289e sowie 315b und 315c HGB und den Anforderungen nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit

erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

HERVORHEBUNG EINES SACHVERHALTS – GRUNDSÄTZE ZUR AUFSTELLUNG DER NICHTFINANZIELLEN KONZERNBERICHTERSTATTUNG

Ohne unser Prüfungsurteil zu modifizieren, verweisen wir auf die Ausführungen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung, in denen die Grundsätze zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beschrieben werden. Danach hat die Gesellschaft die Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) in dem im Abschnitt „ESRS 2 Allgemeine Informationen“ sowie „Annex der Nichtfinanziellen Erklärung“ der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung angegebenen Umfang angewendet.

Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

› Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE NICHTFINANZIELLE BERICHTERSTATTUNG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzernberichterstattung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.

INHÄRENTE GRENZEN BEI DER AUFSTELLUNG DER NICHTFINANZIELLEN KONZERNBERICHTERSTATTUNG

Die einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeits Sachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER NICHTFINANZIELLEN KONZERNBERICHTERSTATTUNG

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die nichtfinanzielle Konzernberichterstattung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

ZUSAMMENFASSUNG DER VOM WIRTSCHAFTSPRÜFER DURCHGEFÜHRTEN TÄTIGKEITEN

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernberichterstattung gewürdigt.

VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN PRÜFUNGSVERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Prüfungsvermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht

allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (ey-idw-aab-de-2024.pdf).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Prüfungsvermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Stuttgart, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Baur
Wirtschaftsprüfer

Hinderer
Wirtschaftsprüfer

ÜBER DIESEN BERICHT

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

➤ Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

BERICHTSKONZEPT

Struktur der Berichterstattung

Im Zentrum der Aktivitäten des Porsche AG Konzerns stehen zwei Ziele: wirtschaftliche Erfolge und die Fähigkeit, Verantwortung zu übernehmen – für nachhaltiges Handeln, sichere Arbeitsplätze und die Gesellschaft. Vorleben, Vertrauen, Verbindlichkeit – das zeichnet den Porsche AG Konzern aus. Daher ist es ein Anliegen des Porsche AG Konzerns, die Öffentlichkeit über Geschäftsentwicklungen und Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit zu informieren.

Der vorliegende Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns besteht aus den folgenden Teilen:

Magazin (Seiten → 6–37),
An unsere Aktionäre (Seiten → 39–71),
Corporate Governance (Seiten → 73–117),
Zusammengefasster Lagebericht (Seiten → 119–167),
Nichtfinanzielle Erklärung (Teil des zusammengefassten Lageberichts) (Seiten → 169–345),
Konzernabschluss (Seiten → 347–473),
Weitere Informationen (Seiten → 475–512).

Berichtsstandards

Der Konzernabschluss der Porsche AG zum 31. Dezember 2024 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Dem zusammengefassten Lagebericht liegen das HGB sowie die Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) zur Konkretisierung der HGB-Anforderungen zugrunde.

Die nichtfinanzielle Erklärung bezieht sich auf die Themenbereiche des § 289c HGB: Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Gemäß CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) konzentrieren sich die vorliegenden Texte auf wesentliche Themen, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Porsche AG Konzerns sowie der Auswirkungen des Porsche AG Konzerns auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind. Ferner kommt die Porsche AG in der nichtfinanziellen Erklärung den Berichtspflichten des Artikels 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 nach.

Der Porsche AG Konzern hat die nachhaltigkeitsbezogenen Angaben in der Nichtfinanziellen Erklärung zudem in Anlehnung an die zukünftigen Berichtsansforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und den dazugehörigen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt.

Der Porsche AG Konzern hat den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht zudem unter Bezugnahme auf die GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der GRI-Index befindet sich auf den Seiten → 492–497.

Die Porsche AG folgt außerdem den Empfehlungen für eine effektive klimabezogene Berichterstattung der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die Informationen zum Umgang mit klimabezogenen Chancen und Risiken wurden im Rahmen eines TCFD-Index auf der Seite → 498 veröffentlicht.

Darüber hinaus hat das Sustainability Accounting Standard Board (SASB) den Industriestandard „Automotive“ veröffentlicht, auf dessen Basis Unternehmen für Investoren relevante branchenspezifische Nachhaltigkeitsinformationen veröffentlichen können. Auf den Seiten → 499–501 wird der SASB-Index dargestellt.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

Veröffentlichung und Geltungsbereich

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich zur Jahrespressekonferenz der Porsche AG. Berichtszeitraum war vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024.

Die Angaben in diesem Bericht (ausgenommen der Seiten → 6–37) beziehen sich auf den gesamten Porsche AG Konzern. Falls Informationen nur einzelne Bereiche betreffen, ist dies ausdrücklich erwähnt. Alle Angaben zum Porsche AG Konzern gelten auch für die Porsche AG, sofern nicht anders erwähnt. Zum Porsche AG Konzern zählen neben der Porsche AG alle wesentlichen in- und ausländischen Konzerngesellschaften, die die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Weitere Informationen dazu befinden sich unter → Konzernkreis.

Externe Prüfung

Neben einer sorgfältigen Datenerhebung und -erfassung über interne Berichts- und Bearbeitungssysteme sowie einer detaillierten internen Konsolidierung und Prüfung der enthaltenen Informationen und Daten erfolgte eine unabhängige Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts durch die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Der Vergütungsbericht 2024 wurde nach den Anforderungen des § 162 Aktiengesetz erstellt und durch EY inhaltlich geprüft. EY hat die Inhalte der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung für den Porsche AG Konzern und die Porsche AG nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB sowie die darin enthaltenen, freiwilligen Berichtsinhalte in Anlehnung an die europäischen Anforderungen der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) und der „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS) einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

Weitere Informationen dazu befinden sich unter → Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers, → Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers, → Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers.

Wesentliche Themen im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung

Im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse hat die Porsche AG 2024 wesentliche Themen identifiziert, die auf die nach CSR-RUG definierten Belange einzahlen und sich in die Themen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung einordnen. Der mehrstufige Prozess erfolgte nach dem Prinzip der doppelten Wesentlichkeit und den künftig geltenden Vorgaben der CSRD und ESRS. Die Wesentlichkeitsanalyse wird auf den Seiten → 176–183 dargestellt.

Weiterführende Nachhaltigkeitsinformationen

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit für das Berichtsjahr 2024 veröffentlicht der Porsche AG Konzern parallel zum vorliegenden Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht in einem ESG-Addendum. Dieses ist im Porsche Newsroom → <https://newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit.html> frei abrufbar. Im Porsche Newsroom finden sich unabhängig vom Berichtszeitraum aktuelle Informationen zur Nachhaltigkeit bei Porsche.

REDAKTIONELLE ANMERKUNGEN

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet mit einer Nachkommastelle.

Korrekturen an bereits veröffentlichten Inhalten, etwa wegen einer geänderten Erhebungsmethodik bei Kennzahlen und Daten, sind entsprechend gekennzeichnet.

Inklusive Sprache ist ein Bekenntnis zu Vielfalt und Chancengleichheit. In diesem Sinne verwendet der vorliegende Bericht daher geschlechterneutrale Formulierungen. Ausnahmen, z. B. bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Für den gedruckten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht werden ausschließlich die Öko-Papiersorten „GardaPat 11 Extra White, FSC®“ und „Nautilus SuperWhite, FSC®“ verwendet.

INFORMATION ZU DEN EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN

Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typengenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden.



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

› GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

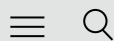
Impressum

Für den Content Index – Essentials With Reference option Service hat GRI Services geprüft, ob der GRI-Index in einer Weise präsentiert wurde, die den Anforderungen an die Berichterstattung unter Bezugnahme auf die GRI-Standards entspricht, und ob die Informationen im Index klar dargestellt und für die Stakeholder zugänglich sind.

Anwendungserklärung	Der Porsche AG Konzern hat über die in diesem GRI-Index angegebenen Informationen für den Zeitraum Januar 2024 bis Dezember 2024 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Sektorstandard(s)	Keine

GRI-Standards/Angaben	Seite
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	
Allgemeine Angaben	
2-1 Organisationsprofil	S. 120
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken	
2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	S. 491
2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 491
2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 491
2-5 Externe Prüfung	S. 477 – 484
Tätigkeiten und Mitarbeitende	
2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 171 – 175
2-7 Angestellte	S. 283 – 284
2-8 Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	S. 283
Unternehmensführung	
2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	S. 187 – 191
2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	S. 187 – 188
2-11 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	S. 85 – 90
2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	S. 179, 187 – 191
2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 187 – 191
2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 187 – 193
2-15 Interessenkonflikte	S. 70
2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	S. 320
2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 81, 187 – 188
2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 74 – 84
2-19 Vergütungspolitik	S. 91 – 117, 191 – 193
2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	S. 91 – 117, 191 – 193
2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 294

GRI-Standards/Angaben	Seite
Strategie, Richtlinien und Praktiken	
2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	S. 40
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 322 – 326
2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	S. 328 – 330
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	S. 211 – 212, 304 – 305, 315
2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 271 – 272, 299, 312, 321 – 322
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 320 – 322; ESG-Addendum 2024 S. 11
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	S. 329
Einbindung von Stakeholdern	
2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	S. 184 – 187
2-30 Tarifverträge	S. 271, 274, 284
Wesentliche Themen	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	
3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	S. 176 – 183
3-2 Liste der wesentlichen Themen	S. 182 – 183
Indirekte ökonomische Auswirkungen	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	
3-3 Management von wesentlichen Themen	ESG-Addendum 2024 S. 23
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	ESG-Addendum 2024 S. 23
Beschaffungspraktiken	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	
3-3 Management von wesentlichen Themen	S. 330 – 335
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	
204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	ESG-Addendum 2024 S. 25
Antikorruption	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	
3-3 Management von wesentlichen Themen	S. 320 – 328
GRI 205: Antikorruption 2016	
205-1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	ESG-Addendum 2024 S. 11
205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	S. 326 – 327
Materialien	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	
3-3 Management von wesentlichen Themen	S. 242 – 254
GRI 301: Materialien 2016	
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 251 – 252
301-3 Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	S. 251 – 254



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

› GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

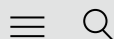
Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

GRI-Standards/Angaben		Seite
Energie		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 196 – 213
GRI 302: Energie 2016		
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 214; ESG-Addendum 2024 S. 19
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	S. 214
302-3	Energieintensität	S. 214
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	S. 214
Wasser und Abwasser		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 229 – 233
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018		
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	S. 180, 229 – 230
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	ESG-Addendum 2024 S. 39 – 40
303-3	Wasserentnahme	ESG-Addendum 2024 S. 39
303-4	Wasserrückführung	ESG-Addendum 2024 S. 40
303-5	Wasserverbrauch	S. 233; ESG-Addendum 2024 S. 39
Biodiversität		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 234 – 241
GRI 304: Biodiversität 2016		
304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	S. 235 – 237
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	S. 235 – 237
Emissionen		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 196 – 213
GRI 305: Emissionen 2016		
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 215 – 218
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 215 – 218
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 215 – 218
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	S. 215 – 218
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	ESG-Addendum 2024 S. 36
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	S. 215 – 218
305-7	Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	S. 226

GRI-Standards/Angaben		Seite
Abfall		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 242 – 254
GRI 306: Abfall 2020		
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	S. 253 – 254; ESG-Addendum 2024 S. 6 – 7
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	S. 246 – 251
306-3	Angefallener Abfall	S. 253 – 254; ESG-Addendum 2024 S. 6 – 7
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	ESG-Addendum 2024 S. 7
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	ESG-Addendum 2024 S. 7
Umweltbewertung der Lieferanten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	ESG-Addendum 2024 S. 26
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016		
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	ESG-Addendum 2024 S. 26
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	ESG-Addendum 2024 S. 26
Beschäftigung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 270 – 282, 286 – 293
GRI 401: Beschäftigung 2016		
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	ESG-Addendum 2024 S. 29 – 30
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	S. 276
401-3	Elternzeit	S. 278; ESG-Addendum 2024 S. 15
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 271 – 273
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016		
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	S. 272



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

> GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

GRI-Standards/Angaben		Seite
Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 276 – 278, 278 – 282
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018		
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 275 – 277, 285
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	S. 275 – 278, 285
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	S. 275 – 278
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 271
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 275, 277
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	S. 275 – 277
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 285, 302 – 303
403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	S. 285
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	S. 285
Aus- und Weiterbildung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 286 – 293
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016		
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	S. 295
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 287, 291 – 293
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	S. 295
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 286 – 293
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016		
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	S. 187 – 188, 284, 294
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 294
Nichtdiskriminierung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 286 – 293
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016		
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S. 296
Kinderarbeit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 297 – 305
GRI 408: Kinderarbeit 2016		
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	S. 298, 303 – 304

GRI-Standards/Angaben		Seite
Zwangs- oder Pflichtarbeit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 297 – 305
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016		
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	S. 298, 303 – 304
Lokale Gemeinschaften		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 307 – 311; ESG-Addendum 2024 S. 27
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016		
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	S. 306; ESG-Addendum 2024 S. 27
Soziale Bewertung der Lieferanten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 330 – 335
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016		
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	S. 335; ESG-Addendum 2024 S. 26
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	S. 304 – 305; ESG-Addendum 2024 S. 26
Politische Einflussnahme		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 328 – 330
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016		
415-1	Parteispenden	S. 330; ESG-Addendum 2024 S. 32
Kundengesundheit und -sicherheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	S. 313 – 315
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016		
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	S. 312
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	S. 312
Schutz der Kundendaten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	ESG-Addendum 2024 S. 12 – 14
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016		
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	ESG-Addendum 2024 S. 12 – 14

- Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
- Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- Über diesen Bericht
- GRI-Index
- > TCFD-Index
- > SASB-Index
- Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- Glossar
- Finanzkalender 2025
- Impressum

TCFD-Kernelemente	Empfehlungen der TCFD zur Offenlegung	Seite(n)
Governance		
Offenlegung der Governance im Hinblick auf klimabedingte Risiken und Chancen	A. Verantwortung des Vorstands für klimabedingte Risiken und Chancen	S. 187 – 188, S. 201 – 203
	B. Rolle des Managements bei der Bewertung und Handhabung klimabezogener Risiken und Chancen	S. 178 – 179
Strategie		
Offenlegung derzeitiger und potenzieller künftiger Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie die strategische und finanzielle Planung des Unternehmens, sofern diese Informationen wesentlich sind	A. Beschreibung klimabezogener Risiken und Chancen	S. 196 – 201
	B. Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf die Geschäfte, Strategie und Finanzplanung	S. 196 – 201
	C. Widerstandsfähigkeit der Strategie des Unternehmens gegen diverse klimabezogene Szenarien, einschließlich des Szenarios einer Erderwärmung um bis zu 2 °C	S. 184, S. 196 – 201
Risikomanagement		
Offenlegung, wie das Unternehmen klimabedingte Risiken identifiziert, bewertet und steuert	A. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	S. 176 – 180, S. 199 – 201
	B. Prozesse zur Handhabung klimabedingter Risiken	S. 184, S. 196 – 226
	C. Integration von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Handhabung klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens	S. 178 – 179
Kennzahlen und Ziele		
Offenlegung der Kennzahlen und Ziele, mit denen relevante klimabedingte Risiken und Chancen bewertet und gesteuert werden, sofern diese Informationen wesentlich sind	A. Kennzahlen, mit denen das Unternehmen klimabedingte Risiken und Chancen bewertet	S. 178 – 179, S. 214 – 218
	B. Offenlegung von Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Treibhausgas (THG)-Emissionen	S. 215 – 216
	C. Ziele, anhand derer das Unternehmen klimabezogene Risiken und Chancen sowie die Zielerreichung steuert	S. 212 – 213

Thema/Code/Erfordernis	Antwort
Kennzahlen zur Aktivität	
TR-AU-000.A Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	2024 wurden 302.750 Porsche-Fahrzeuge produziert.
TR-AU-000.B Anzahl der verkauften Fahrzeuge	2024 wurden 310.718 Porsche-Fahrzeuge ausgeliefert.
Produktsicherheit	
TR-AU-250a.1 Prozentsatz der Fahrzeugmodelle mit einer durch NCAP-Programme erteilten Fünf-Sterne-Sicherheitsbewertung nach Region	Beim Design und in der Entwicklung legt die Porsche AG großen Wert auf die Sicherheit ihrer Fahrzeuge. Porsche-Fahrzeuge, die gemäß den Anforderungen des Euro-NCAP-Programms geprüft wurden, haben jeweils im Bereich Sicherheit eine Gesamtbewertung von fünf Sternen erhalten.
TR-AU-250a.2 Anzahl an sicherheitsbezogenen Mängelrügen, ermittelte Prozentzahl	100 % der sicherheitsbezogenen Mängelrügen wurden geprüft.
TR-AU-250a.3 Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	2024 gab es insgesamt 13 sicherheitsbezogene Produktrückrufaktionen.
Arbeitspraktiken	
TR-AU-310a.1 Prozentzahl der aktiven Belegschaft, für die Tarifverträge gelten	In den konsolidierten deutschen Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns gelten Tarifverträge für 83,7 % der gesamten Belegschaft. Darüber hinaus werden 97,2 % der gesamten Belegschaft der deutschen Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns durch eine von den Arbeitnehmern gewählte Arbeitnehmervertretung (Betriebsrat) abgedeckt (Sozialer Dialog). Die Porsche AG nimmt am UN Global Compact teil und verpflichtet sich zu dessen zehn Prinzipien und zur sozialen Verantwortung. Damit unterstützt die Porsche AG wichtige Arbeitnehmerrechte – von der Abschaffung von Zwangs- und Kinderarbeit bis hin zur Schaffung von Chancengleichheit.
TR-AU-310a.2 (1) Anzahl der Arbeitsniederlegungen und (2) Gesamtzahl der Ausfalltage	Im Berichtsjahr 2024 gab es stundenweise Arbeitsunterbrechungen im Zusammenhang mit IG-Metall-Kundgebungen im Rahmen der Tarifrunde 2024 der Metall- und Elektroindustrie.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

- ✓ Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- ✓ Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- ✓ Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
- ✓ Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- Über diesen Bericht
- GRI-Index
- TCFD-Index
- SASB-Index
- Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- Glossar
- Finanzkalender 2025
- Impressum

Thema/Code/Erfordernis	Antwort		
Kraftstoffeinsparung und Emissionen in der Nutzungsphase			
TR-AU-410a.1 Durchschnittliche umsatzgewichtete Kraftstoffeinsparung der Pkw-Flotte, nach Region	Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften sind Teil der Emissionspools des Volkswagen Konzerns bzw. in ausgewählten Tochtergesellschaften separat veranlagt. ¹		
TR-AU-410a.2 Anzahl der verkauften (1) Nullemissionsfahrzeuge, (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge		2024	
		Anzahl	%
Weltweit	Nullemissionsfahrzeuge (ZEV)	39.396	12,68
	Hybridfahrzeuge ¹	0	0
	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)	44.393	14,29
	Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	83.789	26,97
	Verbrennungsmotoren	226.929	73,03
	¹ Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften liefern lediglich batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) aus.		
TR-AU-410a.3 Strategiegespräche zur Bewältigung von Flotten-Kraftstoffeinsparungen sowie Emissionsrisiken und -chancen	Der Bereich mit dem größten Einfluss auf Emissionen der Porsche AG ist das Produktportfolio. Aus diesem Grund soll das Produktportfolio der Porsche AG konsequent elektrifiziert werden. In der Transitionsphase sollen Gesetzesanforderungen und Kundennachfrage jederzeit optimal bedient werden. Daher liegt der Fokus neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch auf dem Erhalt der Flexibilität des Produktportfolios.		
	Im Berichtsjahr wurden 27 % elektrifizierte Neufahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Das Fahrzeugproduktportfolio des Porsche AG Konzerns sieht vor, diesen Anteil signifikant zu steigern. Der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von regulatorischen Anreizsystemen ab. Für die Übergangsphase stellt der Porsche AG Konzern sich mit Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen möglichst flexibel auf.		
	Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inklusive der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines 1,5-Grad-Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.		
	In diesem Sinne verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge kontinuierlich zu reduzieren und die eingesetzte Energie in den eigenen Geschäftstätigkeiten immer effizienter zu nutzen.		

¹ Porsche China, Porsche Kanada, Porsche Brasilien, Porsche Südkorea, Porsche Taiwan und Porsche Japan.

Thema/Code/Erfordernis	Antwort	
Materialbeschaffung		
TR-AU-440a.1 Beschreibung des Risikomanagements bei der Verwendung kritischer Materialien	Um die Sorgfaltspflichten (Due Diligence) in der Lieferkette zu erfüllen, sind verschiedene Arten von Audits und Maßnahmen eingeführt worden. Mithilfe des S-Ratings kann die Porsche AG die Compliance-Übereinstimmung eines unmittelbaren Zulieferers mit dem „Code of Conduct für Geschäftspartner“ prüfen. Erhält ein unmittelbarer Zulieferer eine negative Bewertung, kommt er nicht für weitere Verträge infrage, bis er die identifizierten Mängel behoben hat und die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllt.	
	Die Porsche AG hat eine Erklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte veröffentlicht. In Bezug auf Menschenrechte in der Lieferkette verwendet die Porsche AG in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern ein Due-Diligence-Management-System, mit dem Menschenrechtsrisiken in der Lieferkette systematisch analysiert, priorisiert und reduziert werden können. Die Porsche AG betreibt ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem, das für interne und externe Beschwerden einen vertraulichen Kommunikationskanal bietet, über den mögliche Menschenrechtsverletzungen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten mitgeteilt werden können. Interne und externe Zielgruppen werden auf der Website der Porsche AG über die Eingangskanäle unseres Beschwerdemanagementsystems informiert. Eingehende Beschwerden werden im Rahmen eines standardisierten Prozesses bearbeitet. In Zusammenarbeit mit einem Start-up nutzt die Porsche AG mithilfe von IT-Werkzeugen öffentlich verfügbare, lieferantenbezogene Mediendaten, um eine Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen von Zulieferern aufzudecken. Dieser standardisierte, IT-basierte Prozess screent proaktiv mögliche Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner durch Lieferanten und ermöglicht die Bearbeitung in regelmäßigen Zeitintervallen.	
	Die Porsche AG strebt eine Lieferkette mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle unmittelbaren und produzierenden Zulieferer der Porsche AG mit mehr als 100 Mitarbeitenden an ihren Produktionsstandorten dazu verpflichtet, ein nach ISO 14001 oder EMAS zertifiziertes Umweltmanagementsystem implementiert zu haben. Darüber hinaus haben sich nahezu alle unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial von vollelektrischen Neufahrzeugprojekten dazu verpflichtet, ihre Produktionslinien für Porsche-Bauteile auf zertifizierten Strom aus erneuerbaren Energiequellen umzustellen.	
	In Bezug auf die Rohmaterialbeschaffung wird von unmittelbaren Zulieferern die Einhaltung des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erwartet. In Hochrisikoländern wurden für die Mica-Beschaffung zusätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht implementiert; risikobasiert erfolgt eine punktuelle Überprüfung der Prozesse vor Ort durch Lieferketten-Auditoren. Zudem ist die Porsche AG in der Responsible Mica Initiative aktiv. Erkenntnisse und Maßnahmen zu Hochrisiko-Rohstoffen werden im Volkswagen Group Responsible Raw Materials Report veröffentlicht. Der Bericht über die Aktivitäten der Porsche AG im Jahr 2024 ist in Vorbereitung und wird als Teil des Berichts des Volkswagen Konzerns veröffentlicht.	
Materialeffizienz und -recycling		
TR-AU-440b.1 Gesamtmenge an Produktionsabfällen, recycelter Anteil in Prozent	Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften hatten 2024 eine Abfallrecycling-Quote von 96,8 %. Die Abfallrecycling-Quote umfasst Thermo-Recycling.	
TR-AU-440b.2 Gewicht des rückgewonnenen Altmaterials	In der Produktentwicklung der Porsche AG spielt die Kreislaufwirtschaft als strategischer Aktionsbereich eine wichtige Rolle. Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften streben einen verantwortungsbewussten und ressourcenerhaltenden Umgang mit Rohstoffen an. Aus diesem Grund hat die Porsche AG Ziele für den Einsatz von zirkulären Materialien festgelegt. Diese gelten für ausgewählte, neu entwickelte rein batterieelektrische Fahrzeugprojekte. Darüber hinaus werden Aspekte der Kreislaufwirtschaft zunehmend in die Vorentwicklung der Fahrzeuge integriert. So werden beispielsweise für diverse Fahrzeugkomponenten Projekte zur Verwendung nachhaltigerer Rohmaterialien und recycelter Materialien durchgeführt.	
TR-AU-440b.3 Durchschnittliche Recycelbarkeit verkaufter Fahrzeuge	Im Entwicklungsprozess wird die EU-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EC berücksichtigt, nach der mindestens 85 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendbar und/oder recyclingfähig und mindestens 95 % wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen.	

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

› Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

› Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

		2024	2023	2022
Bedeutsamste Leistungsindikatoren				
Porsche AG Konzern				
Umsatzerlöse	Mio. €	40.083	40.530	37.637
Operative Umsatzrendite	in %	14,1	18,0	18,0
Segment Automobile				
EBITDA-Marge Automobile	in %	22,7	25,7	25,2
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	10,2	10,6	11,2
BEV-Anteil Automobile	in %	12,7	12,8	11,3
Weitere finanzielle Kennzahlen				
Porsche AG Konzern				
Operatives Ergebnis	Mio. €	5.637	7.284	6.772
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	5.227	7.375	7.081
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.595	5.157	4.967
Ergebnis je Stammaktie/Vorzugsaktie	in €	3,94/3,95	5,66/5,67	5,44/5,45
Segment Automobile				
Operatives Ergebnis Automobile	Mio. €	5.286	6.938	6.425
Operative Umsatzrendite Automobile	in %	14,5	18,6	18,6
EBITDA Automobile ¹	Mio. €	8.271	9.594	8.726
Netto-Cashflow Automobile	Mio. €	3.735	3.973	3.866
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Automobile	Mio. €	7.750	8.256	7.855
Netto-Liquidität Automobile ²	Mio. €	8.558	7.215	8.282
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ³	Mio. €	2.528	2.834	2.651
Sachinvestitionen Automobile ⁴	Mio. €	2.119	1.964	1.642
Kapitalrendite Automobile ⁵	in %	18,0	24,7	25,0
Segment Finanzdienstleistungen				
Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen	Mio. €	278	302	341
Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen	in %	7,1	8,8	10,3
Eigenkapitalrendite Finanzdienstleistungen ⁶	in %	19,9	19,6	20,5
Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen				
Auslieferungen an Kunden ⁷	Fahrzeuge	310.718	320.221	309.884
Produktionsvolumen	Fahrzeuge	302.750	336.280	321.321
Beschäftigte ⁸	Anzahl	42.615	42.140	39.162

¹ Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

² Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segment Automobile.

³ Forschungskosten, nicht aktivierte Entwicklungskosten und Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten im Segment Automobile.

⁴ Zahlungswirksame Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten und Goodwill) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.

⁵ Operatives Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen, jeweils bezogen auf das Segment Automobile.

⁶ Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapital im Segment Finanzdienstleistungen.

⁷ Übergabe der Neufahrzeuge an Endkundinnen und -kunden.

⁸ Stichtagswert.

A

Aktivierungsquote

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

Auslieferungen an Kunden

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.

B

BEV

Batteriebetriebenes Elektrofahrzeug

BEV-Anteil Automobile

Der BEV-Anteil ist definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, das heißt der insgesamt ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkundinnen und Endkunden.

Brutto-Liquidität

Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder.

C

Clay-Modell

Ein Clay-Modell ist ein physisches Modell aus Industrie-Plastilin zur maßstabsgetreuen Visualisierung von Fahrzeugen. Die Modelliermasse erinnert durch ihre braune Farbe an Ton.

CO₂-Äquivalente

Unterschiedliche Treibhausgase wirken sich unterschiedlich stark auf das globale Klima aus. Um diese Emissionen vergleichbar zu machen, wird ihre Klimawirkung (GWP, Global Warming Potential) in CO₂-Äquivalente (CO₂e) umgerechnet. So ist z. B. Methan 28-mal so klimaschädlich wie CO₂ und hat daher ein GWP von 28 CO₂e.

CO₂-Fußabdruck

Der CO₂-Fußabdruck beschreibt den Einfluss von Menschen oder Organisationen auf globale Klimaänderungen anhand der CO₂-Emissionen, die ihre Aktivitäten direkt oder indirekt verursachen. Der CO₂-Fußabdruck eines Produkts bezieht sich z. B. auf dessen gesamten Lebenszyklus – von der Herstellung über die Verwendung bis zur Entsorgung.

Code of Conduct

Verhaltensgrundsätze, die sich Unternehmen freiwillig selbst auferlegen. Ein Code of Conduct dient Unternehmensangehörigen und Geschäftspartnern als Leitlinie für ihr Verhalten. Er soll ein jederzeit korrektes und verantwortungsvolles Verhalten fördern bzw. unerwünschte Handlungen vermeiden und die Ausrichtung der geschäftlichen Aktivitäten an Recht und Gesetz definieren.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

› Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)

Die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) regelt die Pflicht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung im Lagebericht zukünftig neu. Im Vergleich zur aktuell in Deutschland geltenden Regelung nach §§ 289b ff. Handelsgesetzbuch (HGB) wird sie den Anwendungsbereich und den Umfang der Nachhaltigkeitsberichterstattung deutlich erweitern. Die CSRD trat zwar am 5. Januar 2023 in Kraft, ist aber in Deutschland noch nicht in nationales Recht umgesetzt, sodass sie im Berichtsjahr keine Anwendung findet. Nach ordnungsgemäßer Umsetzung der CSRD wird die aktuell erforderliche „Nichtfinanzielle Erklärung“ (geregelt in § 289b HGB) durch eine umfangreichere und weitergehende „Nachhaltigkeitsberichterstattung“ ersetzt werden. Dadurch wird auch begrifflich zum Ausdruck gebracht, dass Nachhaltigkeits- und Finanzberichterstattung den gleichen Stellenwert haben sollen.

D

DAX

Der DAX (Abkürzung für Deutscher Aktienindex) ist der bedeutendste deutsche Aktienindex. Er misst die Wertentwicklung der 40 umsatzstärksten deutschen Unternehmen und repräsentiert rund 80 Prozent der Marktkapitalisierung börsennotierter Aktiengesellschaften in Deutschland.

Dekarbonisierungsindex (DKI)

Als strategische Kennzahl unterstützt der DKI durch eine transparente Berechnung ausgewählte Unternehmen des Volkswagen Konzerns bei der Reduktion ihres CO₂-Fußabdrucks. Der DKI zielt darauf ab, die durchschnittlichen Emissionen pro Fahrzeug entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) möglichst umfassend in CO₂-Äquivalenten abzubilden – etwa von der Rohstoffmine bis zum Recycling. Er beruht unter anderem auf Lebenszyklusanalysen, die die Porsche AG standardisiert nach ISO 14040/44 durchführt.

Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Direct Air Capture (DAC)

Ein Verfahren, bei dem Kohlendioxid (CO₂) direkt aus der Luft gefiltert wird. Das gewonnene CO₂ kann industriell weiterverwendet werden, z. B. für die Herstellung von erneuerbaren synthetischen Kraftstoffen (eFuels), Produkten wie Kunststoffen oder Graphit für Batterien, oder langfristig im Boden gespeichert werden. DAC gilt als vielversprechende Zukunftstechnologie mit Potenzial, einen signifikanten Beitrag zur Erreichung globaler Klimaziele und zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten.

E

EBITDA Automobile

Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

EBITDA-Marge Automobile

Das EBITDA Automobile ist definiert als Operatives Ergebnis des Segments Automobile (EBIT) zzgl. Abschreibungen und Wertminderungen/Wertaufholungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile. Die Definition der EBITDA-Marge für das Segment Automobile beschreibt das Verhältnis von EBITDA Automobile zu den Umsatzerlösen im Segment Automobile.

Eco Management and Audit Scheme (EMAS)

EMAS ist ein freiwilliges europäisches Umweltmanagement-Gütesiegel. Es unterstützt Unternehmen und Organisationen, die ihre Umweltleistung über die gesetzlichen Anforderungen hinaus systematisch verbessern und ihren Ressourcenverbrauch senken wollen. Teilnehmende Organisationen müssen eine EMAS-Umwelterklärung veröffentlichen, die von einem unabhängigen, staatlich überwachten Auditor geprüft wird.

eFuels

eFuels sind synthetische, potenziell nahezu CO₂-neutrale Kraftstoffe, die mithilfe von regenerativ erzeugter elektrischer Energie aus CO₂ und Wasserstoff hergestellt werden.

Eigenkapitalrendite

Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapital.

ESG (Environment, Social und Governance)

ESG steht für Umwelt, Soziales und Governance. Die drei Schlüsselbereiche bilden die Klammer für Methoden, Kriterien und Rahmenbedingungen für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsanforderungen in Unternehmen.

ESRS (European Sustainability Reporting Standards)

Gemeinsame europäische Standards an die Nachhaltigkeitsberichterstattung im Einklang mit der CSRD, die den Inhalt der Berichterstattung konkretisieren. Sie bestehen im Berichtsjahr aus zwei allgemeinen Standards und zehn themenspezifischen Standards.

EURO STOXX 50

Aktienindex, der sich aus 50 großen, börsennotierten Unternehmen des Euro-Währungsgebiets zusammensetzt.

G

Gender-Pay-Gap

Der Gender-Pay-Gap ist das geschlechtsspezifische Lohngefälle, also der Unterschied in der durchschnittlichen Bezahlung von Frauen und Männern. Er kann auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen sein.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol

Das GHG Protocol ist eine Reihe weltweit standardisierter Werkzeuge, um die Treibhausgasemissionen (Greenhouse Gas, GHG) z. B. von Unternehmen oder Wertschöpfungsketten systematisch zu berechnen, zu berichten und zu reduzieren. Die Berechnung bezieht Emissionen entlang des gesamten Lebenszyklus des Produkts bzw. entlang des gesamten Tätigkeitsfelds ein. Dabei unterteilt das GHG Protocol die Emissionen in drei Felder: Scope 1 betrifft die direkten Emissionen, Scope 2 die indirekten Emissionen aus eingekauftem Strom, Dampf sowie eingekaufter Wärme und Kälte und Scope 3 die Emissionen über vor- und nachgelagerte Aktivitäten des Unternehmens. Die Entwicklung des GHG Protocol wird vom World Resources Institute (WRI) und vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) koordiniert.

I

ICE (Internal Combustion Engine)

Fahrzeug mit kraftstoffbetriebem Verbrennungsmotor

IPO (Initial Public Offering)

Bezeichnet die Börseneinführung, das heißt das erstmalige öffentliche Angebot einer bislang nicht börsennotierten Gesellschaft (AG oder SE), Aktien des emittierenden Unternehmens zu zeichnen.

IROs (Impact, Risks and Opportunities)

Auf der detaillierten Ebene der Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) werden Nachhaltigkeitsthemen in der Wesentlichkeitsanalyse bewertet. IROs können zu Nachhaltigkeitsthemen zusammengefasst werden.

K

Kapitalrendite

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des durchschnittlichen investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

L

Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz regelt die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten in globalen Lieferketten.

Liquid Organization

Eine Liquid Organization ist eine flexible, anpassungsfähige Unternehmensform, die sich dynamisch an Veränderungen anpasst, indem sie starre Hierarchien durch agile, selbst organisierte Strukturen ersetzt. Sie fördert Zusammenarbeit, kontinuierliches Lernen und schnelle Entscheidungsfindung, um in einem sich wandelnden Markt wettbewerbsfähig zu bleiben.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
Über diesen Bericht
GRI-Index
TCFD-Index
SASB-Index
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
> Glossar
Finanzkalender 2025
Impressum

M

MSCI World

Morgan Stanley Capital International World Index. Aktienindex, der die Entwicklung von rund 1.500 Aktien weltweit abbildet.

N

Nachhaltigkeitsbezogene Lastenhefte

Ein Lastenheft beschreibt die rohstoffspezifischen Nachhaltigkeitsanforderungen des Porsche AG Konzerns an die Leistungen und Lieferungen der unmittelbaren Zulieferer. Die Anforderungen beziehen sich auf konkrete Rohstoffe und gelten für den Beschaffungsprozess bestimmter Bauteile.

Netto-Cashflow-Marge Automobile

Die Definition der Netto-Cashflow-Marge Automobile beschreibt das Verhältnis des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit des Segments Automobile abzüglich des Cashflows aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft des Segments Automobile zu den Umsatzerlösen des Segments Automobile. In der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ist dabei die Veränderung bei den Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen des Segments Automobile nicht enthalten.

Netto-Liquidität Automobile

Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segment Automobile.

O

Operative Umsatzrendite

Die operative Umsatzrendite 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.

Ökobilanz (Life Cycle Assessment, kurz LCA)

Eine ISO-genormte Methode (DIN EN ISO 14040 und DIN EN ISO 14044), die Einzelbauteile des Fahrzeugs erfasst und näherungsweise ermittelt, wie das Fahrzeug über den Lebenszyklus auf die Umwelt einwirkt: von der Rohstoffgewinnung über die Produktion inkl. Inbound- und Outbound-Logistik, die Nutzungsphase inkl. Verschleißteile bis hin zur Zerlegung für das Recycling der eingesetzten Materialien

(Zerlegung und Recycling: generisches fahrzeugsegment-spezifisches Modell für die Demontage ohne Batteriesystem und ohne Gutschriften für die Rückgewinnung; Cut-off-Ansatz). Ökobilanzen untersuchen dabei unterschiedliche Wirkungskategorien, eine davon ist das Treibhauspotenzial (Global Warming Potential, kurz GWP). Da ein großer Teil der Produktionsschritte, z. B. die Rohstoffgewinnung und -verarbeitung oder die Herstellung von Halbfertig- und Fertigprodukten, von Zulieferern abgedeckt wird, werden ausgewählte unmittelbare Zulieferer dazu verpflichtet, Daten für die Analyse zu ermitteln.

P

Penetrationsrate

Der Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kundinnen und Kunden in den Märkten des Segments Finanzdienstleistungen.

PHEV

Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge

Porsche AG

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

Porsche AG Konzern

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und ihre voll-konsolidierten Tochtergesellschaften. Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns.

Porsche Code

Der Porsche Code bezeichnet das Führungsleitbild von Porsche und bietet eine langfristige Orientierung und Zielvision für Mitarbeitende und Führungskräfte. Er beinhaltet acht Dimensionen, die Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander geben.

Porsche Experience Center (PEC)

Orte, an denen Kundinnen und Kunden die Marke Porsche intensiv erleben können. Die PECs bieten Fahrtrainings, modernste Technologien und Einblicke in Tradition und Innovation. Seit der Eröffnung des ersten Zentrums 2008 in Silverstone sind sie weltweit Anlaufpunkte für Fahrsicherheit, Technik und Fahrspaß.

Porsche Hinweisgebersystem

Das Porsche Hinweisgebersystem bietet die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Regelverstöße an interne und externe Meldekanäle zu richten. Die Meldungen lassen sich über eine 24/7-Hotline, einen Online-Meldekanal, Ombudsleute, per E-Mail, per Post oder persönlich einreichen und werden unabhängig und vertraulich bearbeitet.

Premium Platform Electric (PPE)

Mit der Premium Platform Electric (PPE) haben die Porsche AG und die AUDI AG gemeinsam eine modulare Plattform für Elektroautos entwickelt. Die PPE erlaubt ein breites Modellangebot mit Heck- und Allradantrieb und verschiedenen Leistungsstufen. Erster Porsche auf dieser Basis ist der vollelektrische Macan.

Produktion 4.0

Die Porsche Produktion 4.0 steht für die neueste Entwicklungsstufe einer Automobilfabrik und setzt auf verstärkte Automatisierung einzelner Fertigungsabschnitte und Vernetzung von Fertigung und Logistik mittels Cloud-Lösungen und künstlicher Intelligenz. Im Fokus stehen Produktionsplanung, Auftragssteuerung, Shopfloor Management einzelner Fertigungsabschnitte sowie die Steuerung der Logistik und Fahrzeugauslieferung.

R

Representative Concentration Pathway (RCP-8.5-Szenario)

RCP (repräsentative Konzentrationspfade) sind typische (representative) Szenarien, die den Verlauf (pathway) der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre sowie die Landnutzung und Bodenbedeckung bis zum Jahr 2100 beschreiben. Diese Szenarien zeigen eine Bandbreite von Möglichkeiten, die Unternehmen bei Entscheidungen helfen sollen. RCP 8.5 ist das Worst-Case-Szenario mit hoher Treibhausgasemission und begrenzten Bemühungen, sie zu reduzieren. Wichtig ist dieses Szenario, um festzustellen, welche Produktionsstandorte an physische Klimarisiken angepasst werden müssen. Entwickelt wurden die Szenarien vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC).

Rezyklate

Materialien, die entweder durch Recycling eines von den Endkundinnen und Endkunden genutzten Produkts (Post-Consumer-Rezyklat) oder durch Recycling eines Produktionsabfalls (Pre-Consumer-Rezyklat) gewonnen werden. Metallrezyklate sind z. B. Aluminiumspäne, die gesammelt, neu eingeschmolzen und zu neuem Rohmaterial werden. Siehe auch Sekundärrohstoffe.

right°

right° (auch „right. based on science“ genannt) bietet eine wissenschaftsbasierte Technologie an, die aufzeigt, wie sich die Wirtschaftsaktivitäten von Unternehmen auf das Klima auswirken. Das Ergebnis wird in Grad Celsius dargestellt, sodass sichtbar wird, ob sich ein Unternehmen auf dem durch das Pariser Klimaabkommen vorgegebenen 1,5°C-Pfad befindet.

S

S&P Global Luxury Index

Standard & Poor's Global Luxury Index. Internationaler Aktienindex, der 80 Aktien im Luxussegment abbildet.

Sachinvestitionen Automobile

Zahlungswirksame Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten und Goodwill) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.

Scalable Systems Platform (SSP)

Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Sie wird gemeinsam entwickelt von den Marken Porsche, Audi und Volkswagen sowie CARIAD für die Software-Architektur. Insbesondere die Hochleistungsversion (SSP Sport) soll längerfristig die Porsche-BEVs unterstützen.

Science Based Targets Initiative (SBTi)

Die Science Based Targets Initiative (SBTi) wurde von einer Allianz aus Umwelt- und Klimaschutzorganisationen entwickelt, um Unternehmen einen Rahmen und sektorspezifische Zielpfade bereitzustellen und ihnen damit die Möglichkeit zu geben, die Reduktion des Treibhausgasausstoßes auf einer wissenschaftlichen Grundlage an den überstaatlichen Klimazielen (z. B. am Pariser Klimaabkommen) auszurichten.

Sekundärrohstoffe

Materialien, die durch einen Recycling-Prozess gewonnen werden. Siehe Rezyklate.

Steuerquote

Verhältnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Steuern.

STOXX Europe 600 (SXXP)

Aktienindex, der die Aktien der 600 größten börsennotierten Unternehmen aus 17 europäischen Ländern enthält.

STOXX Europe 600 Automobiles & Parts (SXAP)

Stoxx Europe 600 Automobiles & Parts. Europäischer Aktienindex, der Hersteller und Zulieferer in der Automobilindustrie abbildet.

Sustainability Rating (S-Rating)

Die Porsche AG verwendet seit 2019 im Rahmen des Vergabeprozesses der Beschaffung ein Nachhaltigkeitsrating, das Sustainability-Rating (S-Rating), als Steuerungsinstrument für seine Lieferkette. Das Sustainability-Rating wird fortlaufend durchgeführt und ist ein direkter Anreiz für unmittelbare Zulieferer, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG
(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

- Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
- Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers
- Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
- Über diesen Bericht
- GRI-Index
- TCFD-Index
- SASB-Index
- Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- > Glossar
- > Finanzkalender 2025
- Impressum

T

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) ist eine industriegeführte Arbeitsgruppe, die vom Financial Stability Board (FSB) eingerichtet wurde. Das Gremium unterstützt Unternehmen dabei, die Auswirkungen von Klimarisiken und -chancen auf ihre Finanzen zu verstehen und zu kommunizieren. Der TCFD Recommendations Report gibt den Unternehmen klare Empfehlungen für die freiwillige, konsistente Berichterstattung von klimabezogenen Finanzinformationen. Diese Informationen sollen es Kreditgebern, Versicherern und Versicherten ermöglichen, klimabezogene Risiken und Chancen angemessen zu bewerten und einzuschätzen.

THG-Emissionen

THG-Emissionen sind Treibhausgasemissionen. Dabei handelt es sich um die Freisetzung von Gasen in die Atmosphäre, die den Treibhauseffekt verstärken und damit zur globalen Erwärmung beitragen. Zu den wichtigsten Treibhausgasen zählen Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und fluorierte Treibhausgase (F-Gase), wie Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW).

U

UN Global Compact

Der UN Global Compact ist eine weltweite Initiative der Vereinten Nationen mit der Vision einer inklusiveren und nachhaltigen Wirtschaft zum Nutzen aller. Sie will Veränderungsprozesse in Unternehmen anstoßen und hat einen Verhaltenskodex für Unternehmen mit zehn universellen Prinzipien für Nachhaltigkeit entwickelt, insbesondere zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsprävention. Unternehmen, die am UN Global Compact teilnehmen, verpflichten sich, ihr Geschäft strategisch an diesen zehn Prinzipien auszurichten und regelmäßig über ihre Fortschritte zu berichten.

W

Wesentlichkeitsanalyse

Die Corporate Sustainability Reporting Directive verpflichtet Unternehmen, eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchzuführen. In diesem Prozess wird sowohl die finanzielle Wesentlichkeit (Auswirkungen von Nachhaltigkeitsthemen, wie z. B. Klimawandel, auf die finanzielle Lage eines Unternehmens) als auch die Wesentlichkeit der Auswirkungen (Auswirkungen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens auf Umwelt, Gesellschaft und Menschenrechte) bewertet. Ist ein Thema in einer der beiden Dimensionen wesentlich, muss es in die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufgenommen werden.

WLTP

Die Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ist ein Messverfahren für die möglichst realistische Ermittlung von Kraftstoffverbrauch, Reichweite und Emissionen bei Fahrzeugen.

Z

Zero Emission Vehicles (ZEV)

Unter dem Begriff Zero Emission Vehicle (Nullemissionsfahrzeug) werden Fahrzeuge bezeichnet, die keine Luftschadstoffe in ihre unmittelbare Umgebung abgeben. Hierzu zählen beispielsweise batterieelektrische Pkw (BEV).

FINANZKALENDER 2025

12. März 2025	Jahrespressekonferenz sowie Analysten- und Investorenkonferenz 2025
29. April 2025	Quartalsmitteilung Januar bis März 2025
21. Mai 2025	Hauptversammlung 2025
30. Juli 2025	Halbjahresfinanzbericht 2025
24. Oktober 2025	Quartalsmitteilung Januar bis September 2025

Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

Impressum

Turbo



MAGAZIN

AN UNSERE AKTIONÄRE

CORPORATE GOVERNANCE

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG (Teil des zusammengefassten Lageberichts)

KONZERNABSCHLUSS

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Prüfungsvermerk des
Wirtschaftsprüfers

Prüfungsvermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

Über diesen Bericht

GRI-Index

TCFD-Index

SASB-Index

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Glossar

Finanzkalender 2025

› Impressum

Herausgeber

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
70435 Stuttgart
Tel. +49 711 911-0

Dr. Sebastian Rudolph
Leiter Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik
sebastian.rudolph@porsche.de
➔ <https://newsroom.porsche.com/de>

Kontakt Investor Relations

Björn Scheib (Leiter)
capitalmarkets@porsche.de
➔ <https://investorrelations.porsche.com/de>

Projektteam

Gundula Maronde, Linda Hornung (Leitung);
Katrin Feiler, Benedikt Mai, Marc Rother (Finanzen);
Kerstin Hess, Daniela Rathe, Lars Anschütz, Marcus Braue,
Kay Käuffert, Birte Langenstein, Benedikt Mai,
Maximilian Steiner (ESG);
Anna-Lena Hofsaess, Nadine Panzel (Investor Relations);
Florian Leissle, Julia Schumann (Aufsichtsrat);
Sabrina Damme, Nico Esch (Magazin);
Matthias Rauter (Vorstandsmitglieder);
Sabrina Damme (Designkonzept);
Malte Lübke (Online)

Design und Umsetzung

Kirchhoff Consult GmbH, Hamburg

Rechtlicher Hinweis

Dieses Dokument enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und auch andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistungen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und des Porsche AG Konzerns von den hier gegebenen Einschätzungen (sowohl positiv als auch negativ) wesentlich abweichen. Die Porsche AG übernimmt – unbeschadet bestehender kapitalmarktrechtlicher Verpflichtungen – keine Verpflichtung und beabsichtigt auch nicht, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren oder bei einer anderen als der erwarteten Entwicklung zu korrigieren.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (Druck, Online und PDF) verweist mittels Hinweisen bzw. Verlinkung auf Internetseiten mit weiterführenden Informationen außerhalb dieser Publikation. Dies erfolgt lediglich ergänzend und dient ausschließlich dem vereinfachten Zugang zu Informationen. Die auf den entsprechenden Internetseiten enthaltenen Informationen sind nicht Bestandteil dieses Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts.

Dieser Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht liegt auch in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Aus technischen Gründen kann es zu Abweichungen zwischen den in diesem Dokument enthaltenen und den aufgrund gesetzlicher Vorgaben veröffentlichten Rechnungslegungsunterlagen kommen.