



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

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 Luxussportwagen 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.

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.

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**

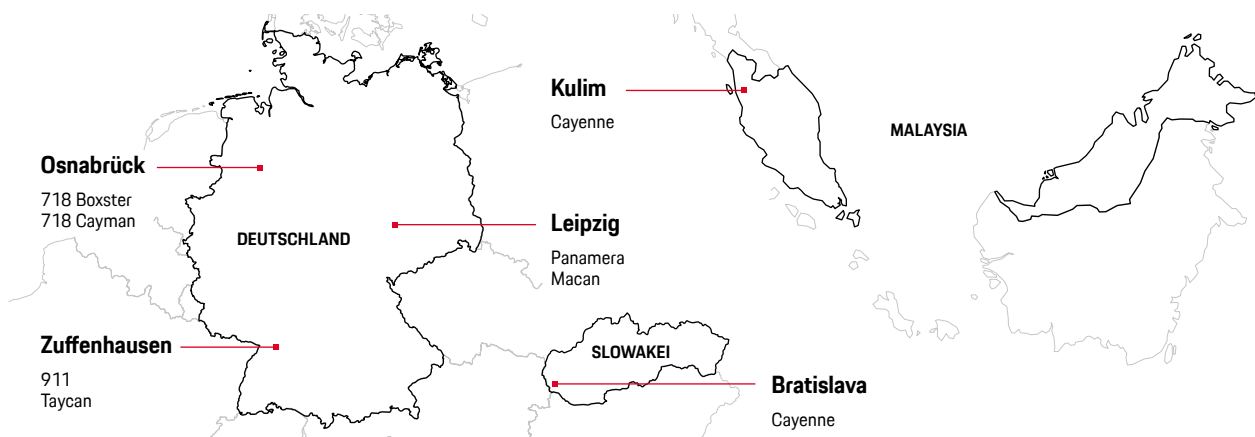
Dabei bildet das Retail-Konzept „Destination Porsche“ das Dach für alle stationären Handelsformate. Das Konzept wird weltweit seit Ende 2020 sukzessive ausgerollt und bereits in über 150 der mehr als 800 Porsche Zentren umgesetzt. Bis zum Ende der Dekade werden ca. 500 weitere folgen.

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.

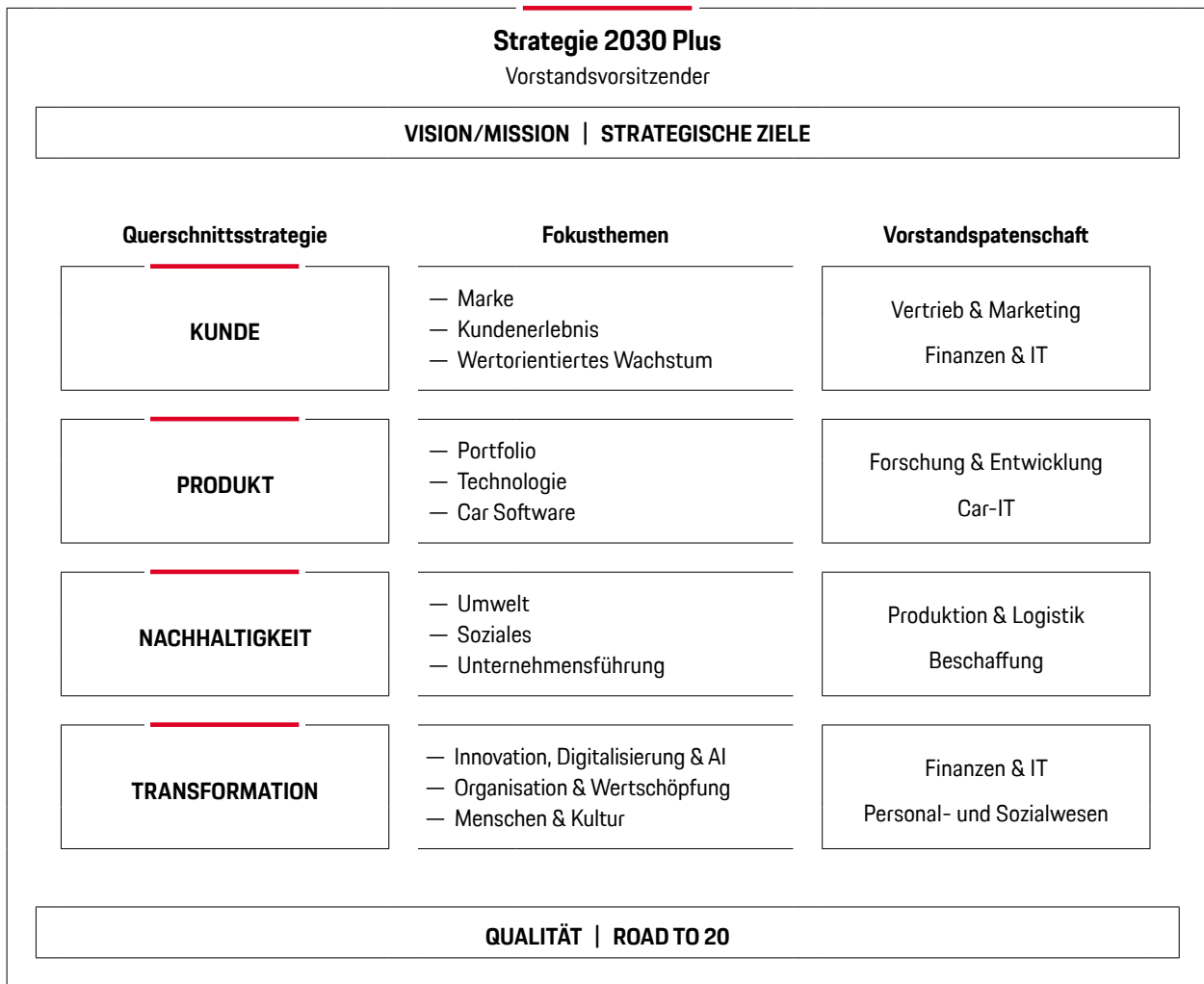
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

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



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 verfolgt 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 wertorientierten 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.

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 Vorausschätzungen 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.

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 Konjunkturentwicklung. 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 jeweiligen 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.

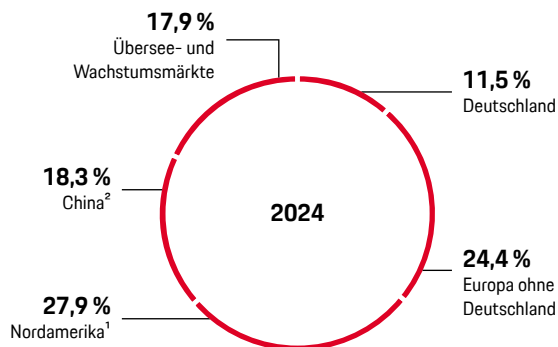
Entwicklung der Märkte für das Segment Finanzdienstleistungen

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

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.

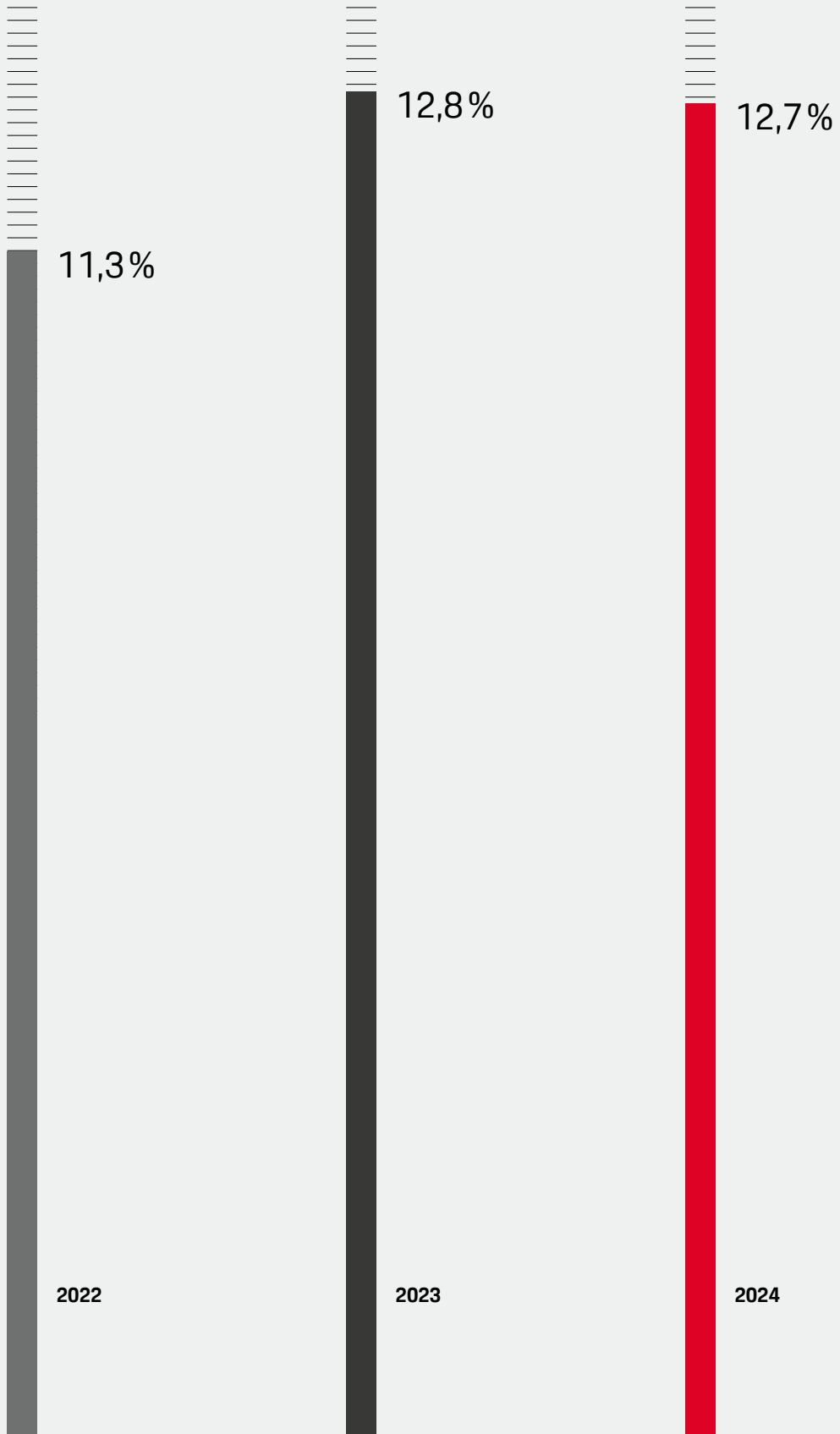
Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 12,7 % (2023: 12,8 %). Neben dem vollelektrischen Taycan wirkte nun auch seit der Markteinführung Ende September der vollelektrische Macan mit 18.278 ausgelieferten Einheiten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



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

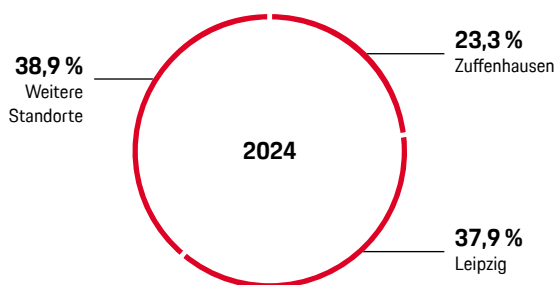
2024 entstanden in Stuttgart-Zuffenhausen 21.302 Einheiten des Typs Taycan. Zusätzlich liefen im Stammwerk alle Fahrzeuge der Modellreihen 911 (49.095 Einheiten) vom Band. In Zuffenhausen wurden darüber hinaus 4 Einheiten 718 Boxster/Cayman gefertigt.

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 vollelektrische 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

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

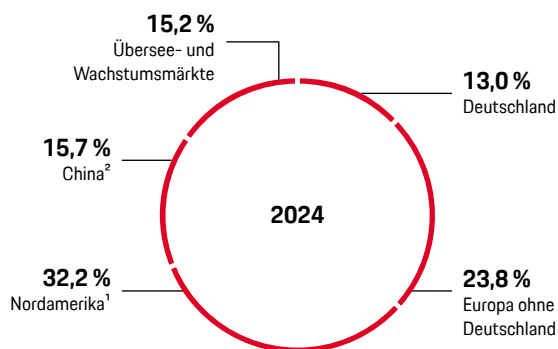
ERTRAGSLAGE

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.

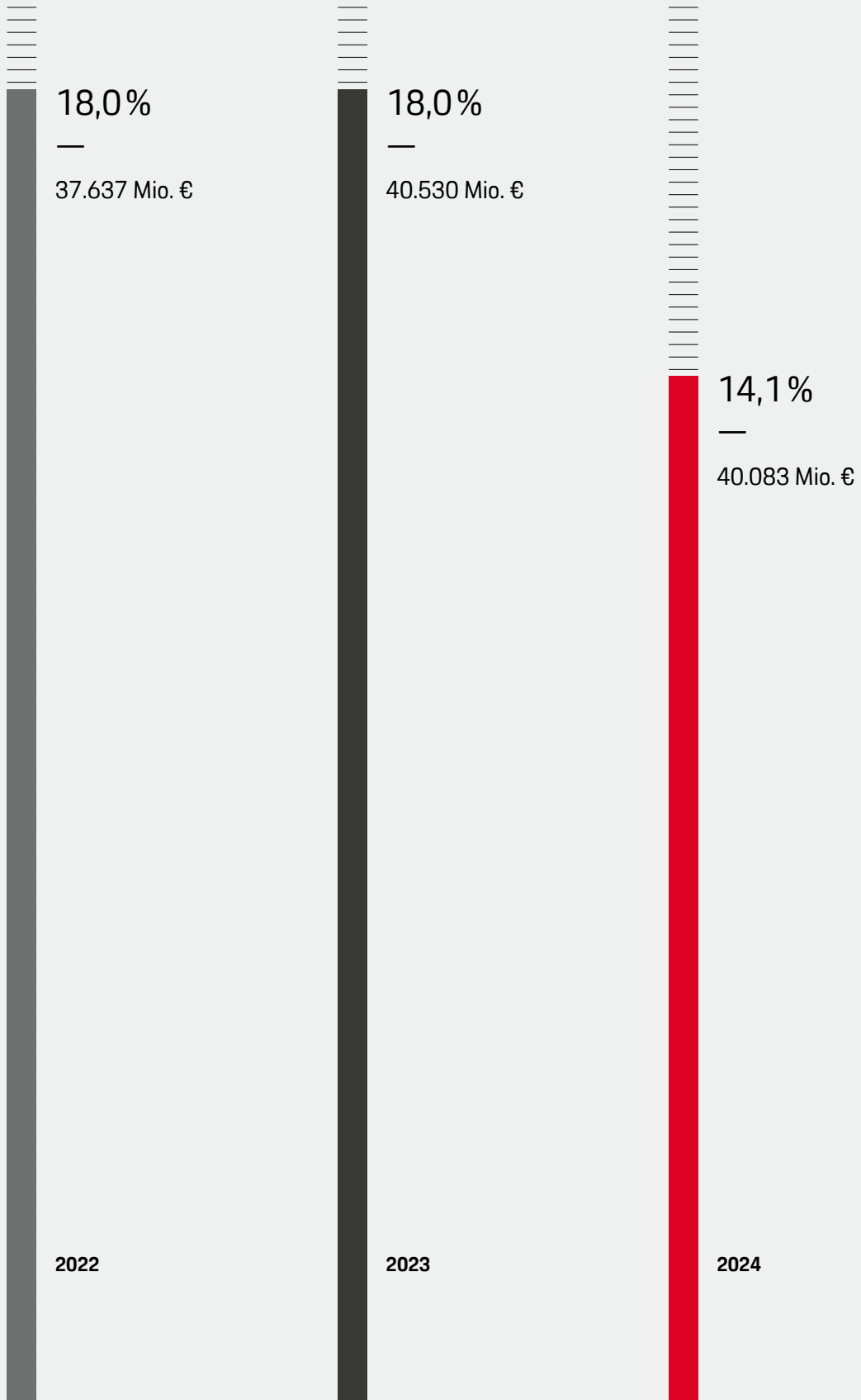
Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

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



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.

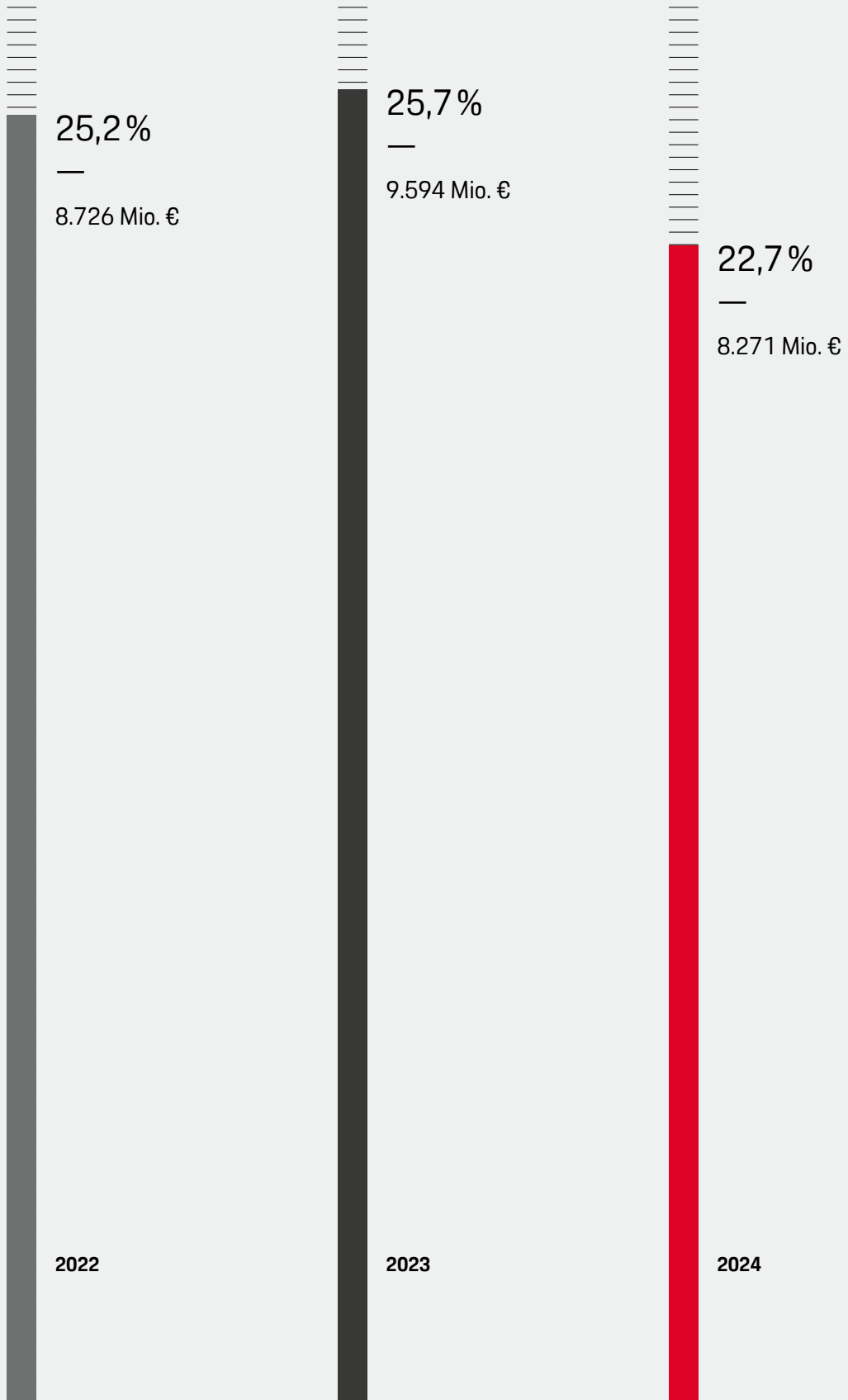
EBITDA-Marge Automobile

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



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

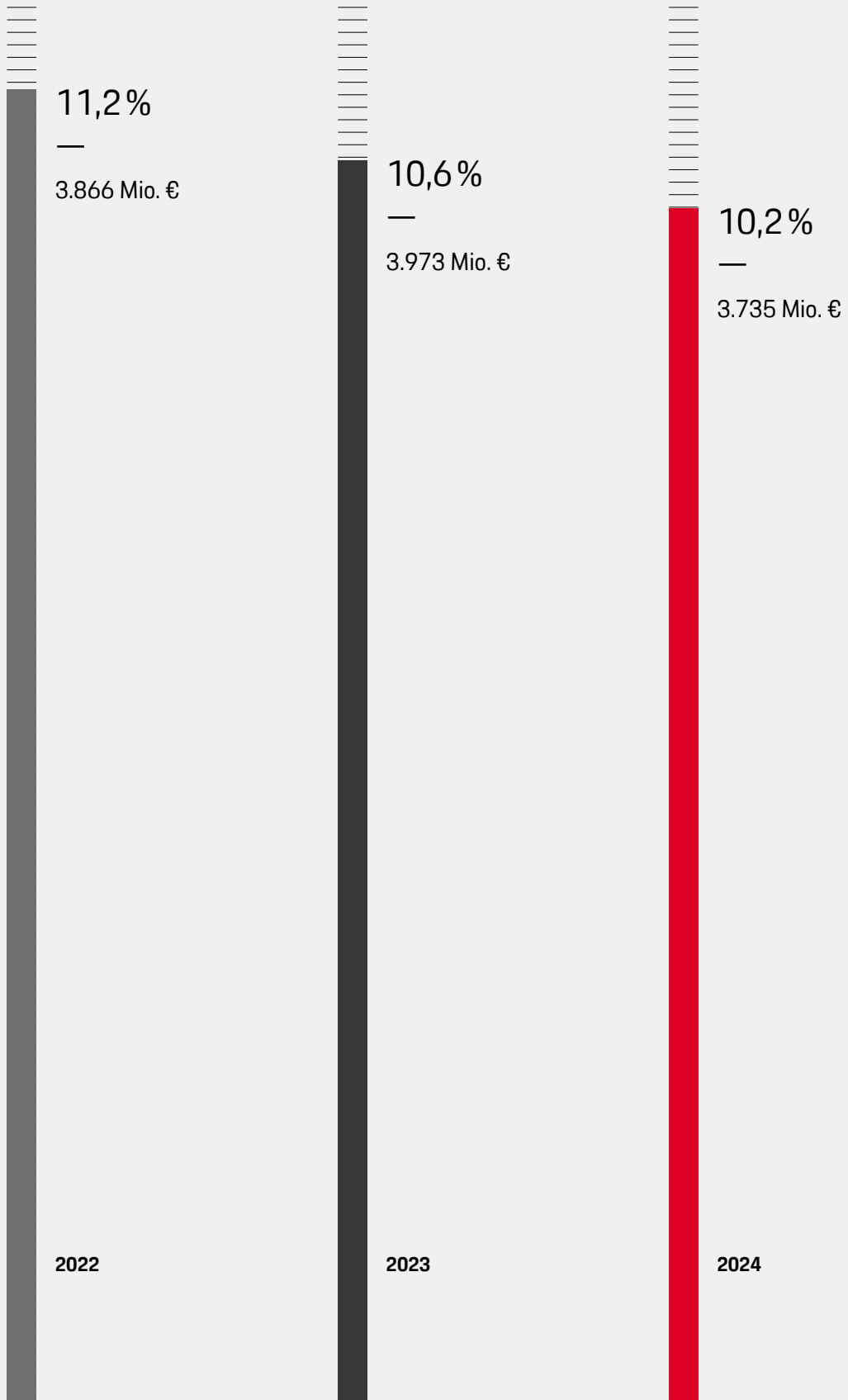
Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile reduzierte sich um 505 Mio. € auf 7.750 Mio. € (2023: 8.256 Mio. €). Darin sind Mittelabflüsse von 250 Mio. € im Zusammenhang mit den über externes Planvermögen ausfinanzierten Pensionsplänen berücksichtigt.

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



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 Zahlungsmittel-äquivalente	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 Risikoparameter. Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Kapitalanlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Der Einsatz von Finanzinstrumenten dient zur Begrenzung finanzieller Risikopositionen sowie zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit, des Bestands und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns. Sämtliche Finanztransaktionen orientieren sich am Bedarf des Grundgeschäfts und werden nicht zu spekulativen Zwecken abgeschlossen.

MANAGEMENT VON MARKTPREISRISIKEN

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

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

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

Zur Finanzierung der Pensionspläne erfolgen regelmäßig Dotierungen in nach Zusage und Gesellschaften abgegrenzte Treuhandvermögen, welche derzeit 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 Restwert Risiken im Segment Finanzdienstleistungen aus dem Leasinggeschäft mit den Marktpreisen von Gebrauchtwagen als wesentliche Risikovariablen. Die operative Risikosteuerung erfolgt durch die laufende Überwachung der Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise unter anderem anhand extern zur Verfügung stehender Daten. Mithilfe von Restwertprognosen werden regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge und das Restwertrisikopotenzial überprüft. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise quantifiziert.

MANAGEMENT VON KREDIT- UND AUSFALLRISIKEN

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

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

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

LIQUIDITÄTSMANAGEMENT

Das Liquiditätsmanagement hat die Aufgabe, die Zahlungsfähigkeit sowie die Refinanzierung zu angemessenen Konditionen des Porsche AG Konzerns jederzeit sicherzustellen. Ausreichende Liquidität wird mittels einer rollierenden Liquiditätsplanung, einer Barmittelreserve, bestätigter Kreditlinien sowie der Aufnahme von Darlehen sichergestellt. Als weitere Absicherung besteht eine revolvingende Kreditlinie über 2.500 Mio. € 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 Währungskursschwankungen.

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. €.

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. €).

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 Schlussfolgerung 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.“

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.

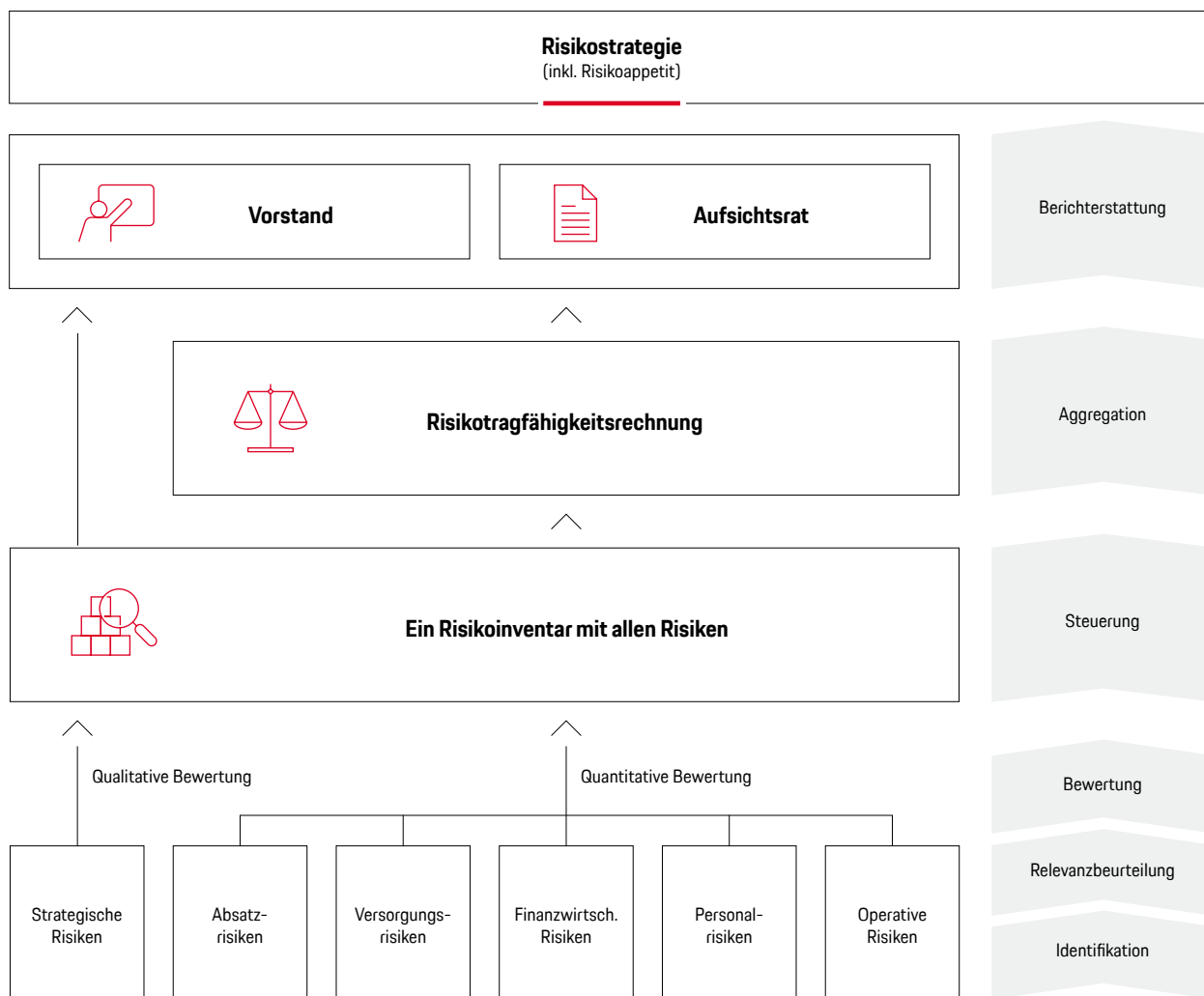
Eine regelmäßige Berichterstattung zum Risikomanagement soll den Vorstand der Porsche AG bei der rechtzeitigen Erkennung bestandsgefährdender Entwicklungen unterstützen.

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.

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

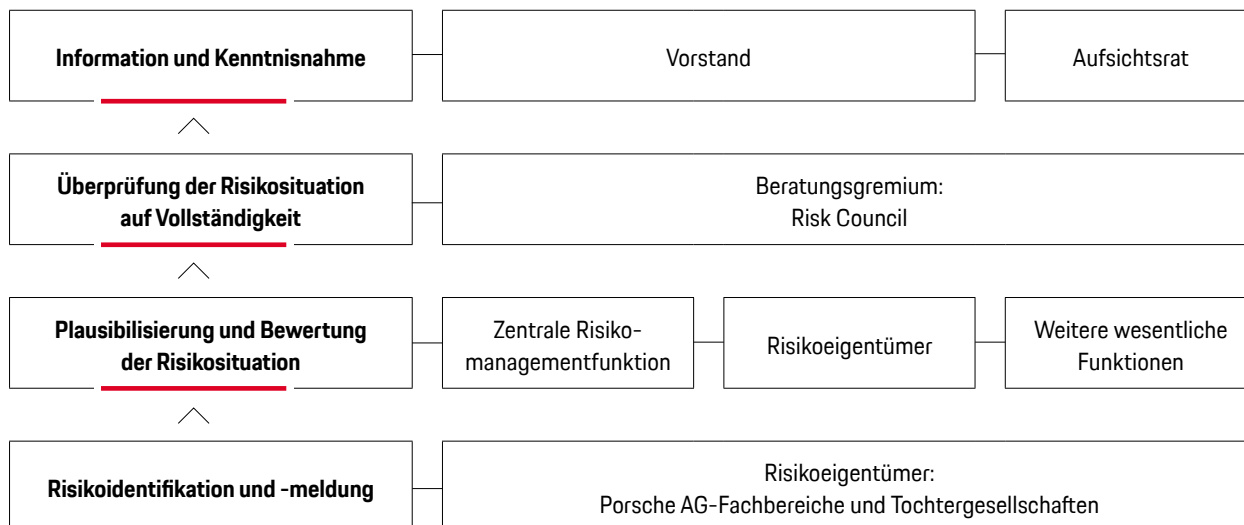
Risiken können einzeln, vor allem aber auch in ihrem ungünstigen Zusammenspiel zu einer bestandsgefährdenden Situation führen. Damit das Zusammenspiel der Einzelrisiken adäquat berücksichtigt wird, aggregiert das zentrale Risikomanagement die wesentlichen quantifizierten Einzelrisiken, demnach Risiken 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.

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

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 Zusammenhang mit Handelshemmnissen ausgesetzt. Dies betrifft dabei sowohl tarifäre Handelshemmnisse in Form von Zöllen sowie nichttarifäre Handelshemmnisse, beispielsweise Regulatorik zum Schutz einheimischer Produzenten bzw. die Einschränkung des internationalen Handels. 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 Automobilssektor 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.

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.

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.

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 (CSRRUG) haben können. Im Berichtsjahr wurden im Porsche AG Konzern keine nichtfinanziellen Risiken, die mit den Anforderungen des § 289 c HGB einhergehen, identifiziert.

Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Porsche AG Konzern aus den zuvor dargestellten Risiko- und Chancenkategorien. 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.

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 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