

MEILENSTEINE

20
23

Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht
Porsche AG



WIR SCHAUEN IMMER MUTIG
NACH VORN – DABEI VERGESSEN
WIR NIE, WER WIR SIND
UND WOHER WIR KOMMEN.

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender

6 **MAGAZIN**

67 **AN UNSERE AKTIONÄRE**

68 **BRIEF DES VORSTANDS**

69 **MITGLIEDER DES VORSTANDS**

78 **PORSCHE AM KAPITALMARKT**

80 **BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

87 **MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS**

89 **NACHHALTIGKEIT**

90 **NACHHALTIGKEIT BEI PORSCHE**

- 90 Strategiefelder
- 94 Stakeholderdialog und Wesentlichkeit

101 **UMWELT**

- 101 Umweltmanagement
- 104 Energie und Anpassung an den Klimawandel
- 108 Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe
- 110 Wasser und Meeresressourcen
- 111 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
- 112 Abfälle

115 **SOZIALES**

- 115 Partner der Gesellschaft
- 119 Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft
- 126 Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte sowie Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften
- 127 Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern

129 **UNTERNEHMENSFÜHRUNG**

- 129 Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken
- 131 Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten

135 **CORPORATE GOVERNANCE**

136 **ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG**

147 **MITGLIEDER DES VORSTANDS**

149 **MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE**

153 **VERGÜTUNGSBERICHT 2023**

179 **ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT**

MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG

180 **GRUNDLAGEN DES KONZERNS**

- 180 Geschäftsmodell
- 182 Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
- 183 Steuerung und wesentliche Leistungsindikatoren
- 185 Erklärung zur Unternehmensführung

186 **GESCHÄFTSVERLAUF**

- 186 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 187 Branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 188 Auslieferungen an Kunden
- 190 Produktion
- 191 Forschung und Entwicklung
- 191 Belegschaft
- 192 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage

194 **ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**

- 194 Ertragslage
- 198 Finanzlage
- 202 Vermögenslage

205 **PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)**

210 **NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG 2023**

- 210 Nachhaltigkeitsmanagement und -organisation
- 214 EU-Taxonomie
- 228 Umwelt
- 236 Soziales
- 250 Unternehmensführung

254 **RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

- 254 Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements
- 262 Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2023
- 267 Finanzrisikomanagement und -methoden sowie Chancen
- 269 Zusammenfassung

270 **PROGNOSEBERICHT**

- 270 Ausblick Weltwirtschaft und Pkw-Märkte
- 271 Prognoseannahmen
- 273 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung

275 **KONZERNABSCHLUSS**

276 **KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

277 **KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

278 **KONZERNBILANZ**

280 **KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG**

282 **KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG**

283 **KONZERNANHANG**

- 283 Allgemeine Angaben
- 284 Wesentliche Ereignisse
- 284 IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte
- 285 Auswirkungen des Klimawandels
- 285 Konzernkreis
- 290 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
- 291 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
- 291 Währungsumrechnung
- 292 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 304 Segmentberichterstattung
- 307 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- 316 Erläuterungen zur Bilanz
- 339 Sonstige Erläuterungen

407 **WEITERE INFORMATIONEN**

408 **VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER**

409 **BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS**

417 **PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS**

419 **VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS**

422 **ÜBER DIESEN BERICHT**

425 **GRI-INDEX**

431 **TCFD-INDEX**

434 **SASB-INDEX**

437 **FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN**

440 **NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN**

464 **EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN**

469 **GLOSSAR**

473 **FINANZKALENDER 2024**

476 **IMPRESSUM**



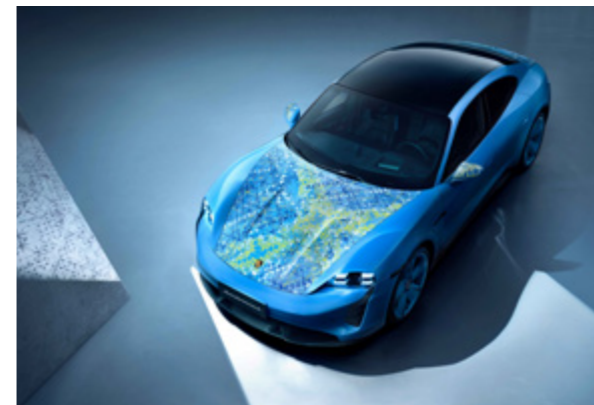
8 AUFGELADEN
Mit erfolgreichen Entwicklungen im Rücken die Zukunft im Blick. Vorstandsvorsitzender Oliver Blume im Interview.



34 STROMLINIE
Dynamik in neuen Dimensionen. Der Macan setzt Maßstäbe – technologisch und ästhetisch.



44 TEAMGEIST
Vernetzung auf höchster Ebene. Zwei Vorstände heben die Digitalisierung der Fahrzeuge auf ein neues Niveau.



16 HANDWERK
Träume als Tradition und Trend. Wie Individualisierungen bis hin zum Unikat entstehen.



28 WEITBLICK
Kalkuliertes Risiko. Investitionen in Start-ups mit strategischem und wirtschaftlichem Mehrwert.



50 ANTRIEB
Sechs Jahrzehnte, sechs Zylinder. Im Elfer gelingen Innovationen ohne Identitätsverlust.



60 CHANCE
Resilienz in der Revolution. Porsche begrüßt die Megatrends der industriellen Transformation.

A portrait of Oliver Blume, the Chairman of the Board of Porsche, looking thoughtfully to the right. He is wearing a dark blue blazer over a black t-shirt. The background is a dark, textured wall with a repeating pattern of horizontal lines.

Auf geladen

Porsche fährt seit Jahren auf einer Erfolgsspur. Im Interview blickt der Vorstandsvorsitzende Oliver Blume zurück und nach vorn. Ein Gespräch über gutes Teamwork, eine konsistente Strategie, effektives Planen und nachhaltiges Wirtschaften.

Herr Blume, Porsche weist auch im Jahr 8 mit Ihnen als Vorstandsvorsitzendem Rekordwerte auf. Erfolg ist messbar. Was empfinden Sie nach der jahrelangen Erfolgsfahrt?

Erfolg ist immer Teamwork. Und wir sind ein starkes Team. Es ist uns gelungen, Porsche über Jahre kontinuierlich weiterzuentwickeln. Uns nach erfolgreichen Jahren immer wieder neu zu motivieren. Im Zentrum stehen unsere Produkte, bei denen wir unsere Porsche-Werte mit modernsten Technologien verbinden. Uns geht es darum, unsere Kundinnen und Kunden zu begeistern und ihnen mit jedem Auto einen Traum zu erfüllen. Finanzielle Erfolge sind dabei das Ergebnis einer erfolgreichen Strategie. In den vergangenen Jahren konnten wir den Umsatz und operativen Gewinn mehr als verdoppeln. Es gibt keine Zufälle in der Automobilindustrie. Erfolg ist planbar. Wir haben eine konsistente Strategie mit einem konkreten Konzept zur Umsetzung. Wichtig ist mir, sich nicht auf Erfolge auszuruhen. Wie im Motorsport beginnt jedes Rennen immer von Neuem an der Startlinie. Nur wenn ich mich jedes Mal neu konzentriere und den unbedingten Willen zum Gewinnen habe, werde ich am Ende auch als Erster über die Ziellinie fahren.

Sie sagen, Erfolg sei planbar. Gibt es ein Patentrezept für erfolgreiche Planung?

Ich habe kein Patentrezept, aber eine Philosophie und Methode zur Führung des Unternehmens. Diese gilt es für mich, spezifisch auf die jeweiligen Rahmenbedingungen und Fragestellungen anzuwenden. Es ist wie im Sport: Erfahrung hilft – ebenso strategisches Vorbereiten und strukturiertes Umsetzen. Mein Rezept lautet – in Grundzügen – erstens: die Lage präzise analysieren, zweitens: die Themen und Aufgaben priorisieren, drittens: strategisch weitblickend entscheiden und entschlossen umsetzen. Unseren Teams setze ich Leitplanken, die jedem eine Orientierung geben und gleichzeitig genügend Spielraum bieten, sich zu entfalten, Ideen zu entwickeln und unternehmerisch zu agieren. Der Schlüssel zum Erfolg ist, dass jeder im Sinne des Teams, des Unternehmens und unserer Kundinnen und Kunden handelt. Mir geht es um das richtige Mindset und gemeinsamen Teamgeist.

Dabei geht es weniger um visionäre als um pragmatische Vorgaben?

Am Ende zählt Pragmatismus, gerade in einer bewegten Zeit wie dieser. Ziele setzen den Maßstab. Entscheidend ist, sie ehrgeizig, aber erreichbar zu formulieren. Ich bin ein pragmatischer Manager. Bei der Zielsetzung denke ich im Großen und in Etappen. Wie bei einer bevorstehenden Wanderung kommt es darauf an, welchen Gipfel wir besteigen wollen und welche Route wir nehmen. Warum die Nordroute besser ist als die südliche Strecke. Wir organisieren, dass unsere Rucksäcke richtig gepackt sind. Und dann geht es los. Zum Start ist es nicht entscheidend, wie das letzte Stück des Wegs im Detail aussehen wird. Wichtig ist es, zu starten und dann je nach Situation zu entscheiden. Dabei haben wir stets im Blick, was wir langfristig erreichen wollen. Unsere Strategie weist den Weg, unsere Jahresprioritäten gestalten die Etappen. Den Gipfel als Ziel und Schritt für Schritt umsetzen.

Ist die Transformation so ein Wettbewerb in Etappen?

Die Transformation mit den Megathemen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Elektromobilität ist der größte Veränderungsprozess in der Geschichte unserer Industrie. Es geht um deutlich mehr als Technologien – Organisation und Prozesse spielen eine wesentliche Rolle. Der Zeitraum wird mehr als 15 Jahre umfassen. Und wir haben gerade rund ein Drittel hinter uns. Wesentliche Aufgaben sind noch zu erledigen. Beispiele sind die Effizienzsteigerung der Elektromobilität, der Ausbau der regenerativen Energieerzeugung, eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und die Dekarbonisierung der Unternehmen. Produktstrategisch berücksichtigen wir, dass sich die Weltregionen unterschiedlich schnell transformieren. Wir sind flexibel aufgestellt: Elektrosportwagen als klare Priorität, mit gleichzeitigem Angebot von Verbrennern und Hybrid-Antrieben in der Transformationsphase.

Und eine Portion Mut gehört wahrscheinlich auch dazu?

Auf jeden Fall. Wir sind bei Porsche Ende 2015 sehr früh in die Elektromobilität eingestiegen. Damals brauchte die Entscheidung für die Entwicklung des Taycan wirklich Mut. Ich erinnere mich gut an meine erste Aufsichtsratssitzung als Porsche-CEO. Es ging um Milliardeninvestitionen. Wir schlugen damit einen neuen Weg ein. Und nicht wenige waren skeptisch, ob es für Porsche der richtige sei. Als die Fabrik im

In 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent aufgeladen: der neue Taycan



10%
0 min



Porsche ist die perfekte Kombination aus ikonischem Erbe und modernem, sportlichem Luxus.

Oliver Blume,
Vorstandsvorsitzender

49 %
8 min

Erfolg ist immer Teamwork. Und wir sind ein starkes Team.

Herbst 2019 eröffnet und die Weltpremiere ein Volltreffer war, wussten alle: Der Taycan wird ein Erfolg. Ende 2022 haben wir bereits den 100.000sten Taycan ausgeliefert, 2023 waren es mehr als 40.000 Fahrzeuge – und das im letzten Zyklusjahr der ersten Generation. Jetzt kommt der neue Taycan – technisch setzt er neue Maßstäbe.

Das waren bereits bemerkenswerte Etappensiege?

Ja, weil sie uns Bestätigung, Zuversicht und Selbstvertrauen für den eingeschlagenen Weg geben. Jetzt kommt der nächste große Entwicklungssprung. Unsere Elektrofahrzeuge werden noch leistungsfähiger, effizienter und damit noch attraktiver. 2024 bringen wir neben der zweiten Generation des Taycan den vollelektrischen Macan auf den Markt. Beide Fahrzeuge definieren den Sportwagen in ihrem Segment. Porsche und Elektroantriebe passen perfekt zusammen. Wir haben die Ambition, im Jahr 2030 mehr als 80 Prozent unserer Neufahrzeuge vollelektrisch auszuliefern – abhängig von der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen. Zusätzlich arbeiten wir auf eine bilanziell CO₂-neutrale Wertschöpfungskette unserer neu produzierten Fahrzeuge im Jahr 2030 hin.

Der neue Macan und die nächste Generation des Taycan sind das Maß der Dinge.

Mit dem neuen Taycan und dem vollelektrischen Macan zeigen wir, was unseren Performance- und Qualitätsanspruch in den nächsten Jahren ausmachen wird. Dank 800-Volt-Technologie benötigt beispielsweise der Taycan nur 18 Minuten, um von zehn auf 80 Prozent aufzuladen. Bei den Fahreigenschaften ist der neue Macan die Benchmark seiner Klasse. Hierzu tragen die hochmoderne Hinterachslenkung und die präzise Allradregelung bei. Bei der Software machen wir einen großen Sprung. Die Reaktionszeiten sind vergleichbar mit einem Tablet. Das System reagiert in Sekundenschnelle. Wenn Sie per Sprachbedienung das Navigationsziel eingeben, bekommen Sie die Route auch bei sehr langen Distanzen unmittelbar angezeigt. Ebenso schnell und präzise wird parallel dazu die Ladeplanung berechnet.

Sie haben Porsche als Luxusmarke positioniert. Woran machen Sie diese besondere Stellung fest?

Wichtig ist der gesamthafte Blick auf die Luxuspositionierung von Porsche. Wir wissen, dass sich unsere Kundinnen und Kunden mit einem Porsche Träume erfüllen. Sie erhalten die perfekte Kombination aus ikonischem Erbe und modernem, sportlichem Luxus. Unsere Sportwagen überzeugen bei Design, Qualität und Technologie. Sie faszinieren durch Exklusivität und Leistung. Zusätzlich verbinden wir das hervorragende Produkt mit einem sehr persönlichen Erlebnis und einer Marke, die Verantwortung in der Gesellschaft übernimmt. Aus meiner Perspektive ist das einzigartig im Bereich der Luxusautomobile.

Im Kern geht es um die Sportwagen. Ihre Produkte haben eine hohe Anziehungskraft.

Sportwagen sind der Kern unserer Marke. Es geht immer um das richtige technische Konzept, die Produktsubstanz, Performance, Design und Qualität. Kunden entscheiden sich für eine Marke, weil sie sich damit identifizieren. Kunden kaufen Marken – und Ikonen prägen sie. Ikonische Produkte wie der 911. Deinen neuen Porsche 911 kannst du Freunden mit tausend Worten beschreiben. Emotional und begeistert. Du kannst ihn aber auch einfach nur betrachten. Für dich selbst. In diesem Moment wird Luxus spürbar. Bei Porsche stehen wir zu unseren Werten, zu unserer Identität. Porsche ist seinen Wurzeln stets treu geblieben. Einen 911 kann ich immer als solchen erkennen und ihn mit dem ersten 911 von vor 60 Jahren vergleichen. Ein Porsche ist ikonisch und zeitlos. Er hat einen hohen Wiedererkennungswert.

Diese Wiedererkennung ist dann Teil meiner Lebenswelt?

Ja. Das Fahrzeug, das ich fahre, ist ein Teil meiner Persönlichkeit. Das trifft im übergeordneten Sinn auch auf Werte und Produkte anderer Bereiche zu. Mode ist hierfür ein gutes Beispiel. Menschen kaufen sich bestimmte Kleidungsstücke oder auch Möbel, weil sie sich damit identifizieren. Ich selbst fahre zum Beispiel 911 und Taycan, nutze gern Apple-Geräte und besitze einen Barcelona Chair von Mies van der Rohe. Viele unserer Kundinnen und Kunden sind weltoffen, designorientiert und legen Wert auf fortschrittliche Technologien. Jeder hat Ansprüche und Träume – und diese wollen wir mit unseren Sportwagen erfüllen.

Ein Leben mit Porsche und anderen wertigen Marken, in denen ich mich wiederfinde, lässt mich sozusagen Teil einer Wertegemeinschaft sein?

Für Porsche kann ich das unterstreichen. Es geht eben nicht um Massenkonsum. Porsche ist besonders – innovativ und gleichzeitig sehr langlebig. Detailverliebt und dabei unaufgeregt. Ein Porsche macht überall eine gute Figur: auf der Rennstrecke, in einem unserer Experience Center – und genauso vor der Oper oder auf den großen Boulevards. Zusätzlich legen wir Wert darauf, unsere ambitionierten Nachhaltigkeitsziele und das soziale Engagement von Porsche konsequent zu verfolgen. Auch hier sind wir Strategen und Umsetzer. Der großen Gemeinschaft der Porsche-Kunden und -Fans ist es von Bedeutung, dass wir als Unternehmen Verantwortung übernehmen. Auch das ist Teil unserer Identität.

Sie betonen, wie innovativ und detailverliebt Porsche über Jahrzehnte hinweg arbeitet. Anhand der Ikone 911 lässt sich das seit 60 Jahren belegen.

Pioniergeist zieht sich durch die gesamte Modellhistorie. Wegweisende Innovationen fanden ihren Weg von der Rennstrecke in die Elfer-Serie. Ein Beispiel ist der Turbo, dessen Entwicklung in den 1970er-Jahren zuerst in den legendären Le-Mans-Rennwagen und dann in der Serie im 911 Turbo begann. Die Technik wurde immer weiter verbessert. Etwa im Jahr 2006, als der 911 die variable Turbinengeometrie erhielt, die bei allen Betriebszuständen für optimale Strömung sorgt. Ein anderes Beispiel ist das PDK, das Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Bewährt im Motorsport, ging es 2008 im 911 in Serie und ist heute nicht mehr wegzudenken. Oder der sportliche Allradantrieb. 1986 gewann der 959 damit die Rallye Paris-Dakar. Wenig später debütierte er im 911 Carrera.

Heute geht es bei allen Zukunftsprojekten von Porsche noch mehr um nachhaltige Mobilität.

Nachhaltigkeit soll immer mehr Teil unserer Sportwagen werden. So, wie es Technologie, Performance und zeitloses Design sind. Ein aktuelles Beispiel sind Hochleistungsbatteriezellen. Wir entwickeln gemeinsam mit unserer Tochtergesellschaft Cellforce Group eine Zelle,

die sich durch einen deutlich höheren Siliziumanteil in der Anode und damit durch eine deutlich höhere Energie- und Leistungsdichte auszeichnet. Die Cellforce-Zellen sind der ideale Energiespeicher für hoch performante, elektrisch angetriebene Sportwagen.

Einen eigenen Weg gehen Sie auch mit dem Engagement für eFuels.

Wir denken Klimaschutz ganzheitlich. Deswegen setzen wir auf ein doppeltes E: Elektromobilität und ergänzend eFuels. Dank regenerativer synthetischer Kraftstoffe können Ottomotoren potenziell nahezu CO₂-neutral betrieben werden. Dabei denken wir gerade an die Bestandsflotten. Auf den Straßen sind 1,3 Milliarden Verbrenner unterwegs. Viele davon noch sehr lange. Als Beimischung im Kraftstoff können eFuels den CO₂-Ausstoß senken. Zusätzlich werden in Luft- und Schifffahrt synthetische Kraftstoffe benötigt. Die eFuels-Pilotanlage im Süden Chiles produziert seit Ende 2022 synthetischen Kraftstoff. Die Anlage ist für eine maximale Produktionskapazität von 130.000 Litern ausgelegt, der Kraftstoff soll zunächst für den Porsche Mobil 1 Supercup und andere Leuchtturmprojekte verwendet werden.

Und jetzt legen Sie nach und optimieren die Anlage – eine weitere Pionierleistung?

Eindeutig ja. Es geht hier um das Direct-Air-Capture-Verfahren DAC. Wir sehen darin eine absolut relevante Zukunftstechnologie an der Schwelle zur Serienentwicklung. Indem Kohlendioxid in größeren Mengen aus der Atmosphäre gewonnen wird, kann diese Technologie einen potenziellen Beitrag leisten, um die globalen Klimaziele zu erreichen. Mit Partnern arbeiten wir an der Integration dieser DAC-Technologie in die eFuels-Pilotanlage.

Abschließend die Frage: Sie betonen stark das Thema Nachhaltigkeit – eine Herzensangelegenheit?

Auf jeden Fall. Nachhaltigkeit ist eine der wichtigsten Verantwortungen unserer Zeit. Unser aller Aufgabe ist es, die Welt für künftige Generationen lebenswert zu erhalten. Bei Porsche wollen wir Verantwortung übernehmen für nachhaltiges Handeln, für die Umwelt und die Gesellschaft. Das ist mir persönlich sehr wichtig.

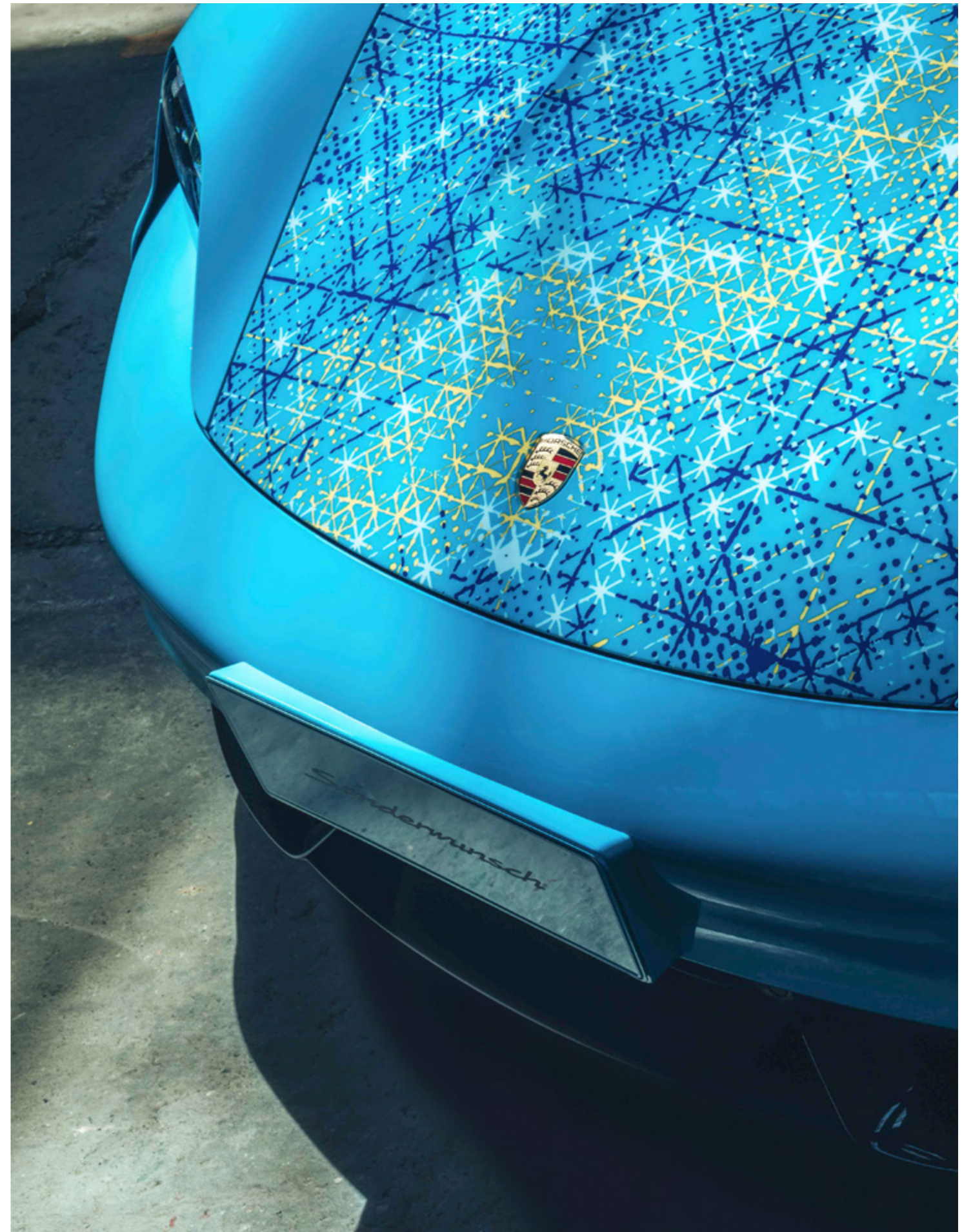
80 %
18 min

Das Design des neuen
Taycan wurde behutsam
nachgeschärft



Hand Werk

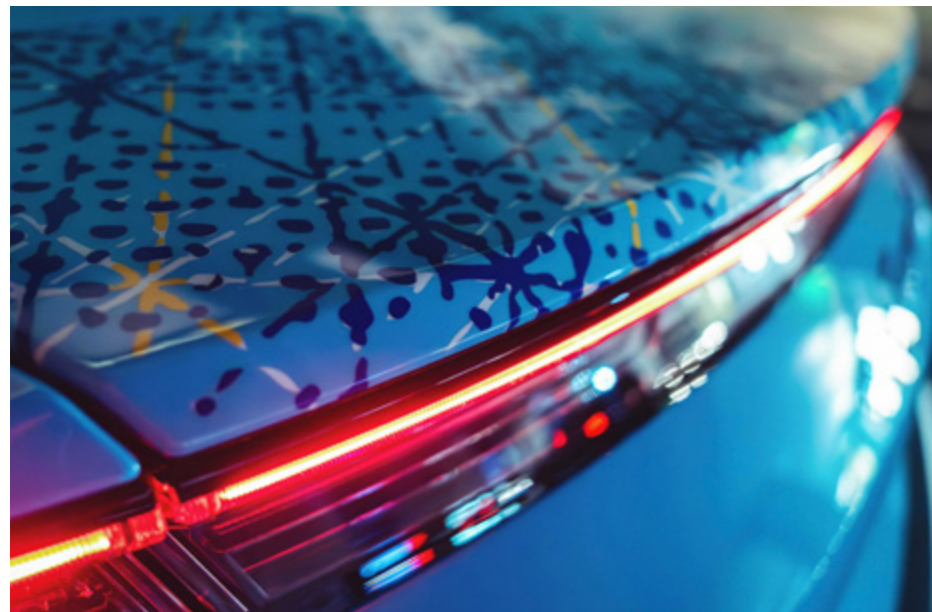
Porsche erfüllt Träume. Schon immer. In Serie und ganz individuell. Begehrte Kleinserien, rollende Kunstwerke und exklusive Unikate bereichern die Unternehmensgeschichte. Fast alles ist möglich. Träume zu erkennen, erfordert Hingabe. Sie zu realisieren, verlangt exzellentes Handwerk.



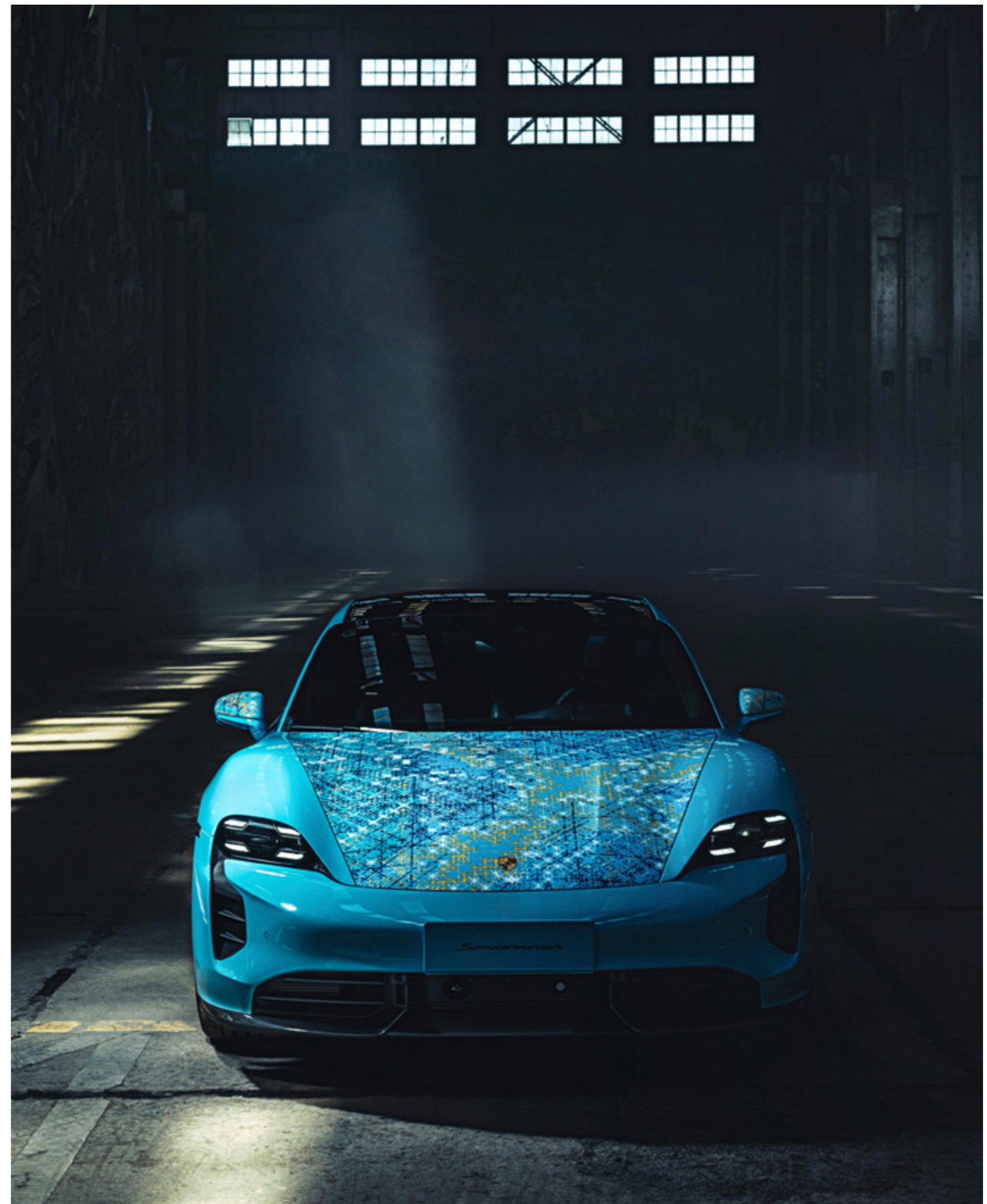
Wenn Ding Yi Holzschnittlelemente eines Bilds graviert, ist das eine Form von Beschleunigung. Die scharfe Messerklinge, sagt der chinesische Künstler, verstärkte das Tempo des mehrlagigen Farbenspiels. Über mehr als drei Jahrzehnte hat er seine Serie „Appearance of Crosses“ weiterentwickelt. Das wiederkehrende Motiv in Gestalt der Zeichen + und x ziert große Leinwände, die in berühmten Museen hängen. 2022, im Jahr seines 60. Geburtstags, formulierte Ding Yi einen Traum: die Übertragung seines Werks auf einen Porsche Taycan. Dieser erfüllte sich in Form einer der komplexesten Lackierungen der Unternehmensgeschichte. Mithilfe spezieller Maskierungsfolien wurde jede Farbe einzeln aufgebracht. Noch dazu in unterschiedlichen Konsistenzen für verschiedene Oberflächenmaterialien an der Außenhaut und im Innenraum. Dort ermöglichte erst ein ausgeklügeltes Siebdruckverfahren die perfekte Farbwiedergabe. Mehrere Schichten Klarlack schützen die Symbiose aus Kunst und Können vor Wind und Wetter. Denn natürlich muss auch ein solches Sonderwunsch-Unikat alle Porsche-Ansprüche an Alltagstauglichkeit erfüllen – inklusive geeigneter Reparaturverfahren, falls auf

Shanghais Straßen mal etwas schiefeht. Der Künstler hat die Verwirklichung seines Traums in der Porsche Exclusive Manufaktur als Co-Projektleiter aktiv mitgestaltet. Die persönliche Integration und Experience gehört zum Sonderwunschprogramm für Visionäre wie Ding Yi.

„Träume“, sagt Detlev von Platen, „sind ein starker Antrieb, um niemals aufzugeben.“ Der Vorstand für Vertrieb und Marketing zitiert Ferry Porsche, der einst den Wagen, von dem er träumte, nicht finden konnte und deshalb beschloss, ihn selbst zu bauen. „Dort liegen unsere Wurzeln und der Ursprung unseres Brand Purpose ‚Driven by Dreams‘. Kreativität, individuelle Gestaltungsfreiheit und ein exklusives Erlebnis – das verstehen wir unter modernem Luxus.“ Die Träume tatsächlich Realität werden zu lassen, ist Aufgabe des Ressorts Produktion und Logistik. Dessen Vorstand Albrecht Reimold erklärt: „Wir verwirklichen Träume – das treibt uns an. Dabei vereinen wir das Beste aus zwei Welten: industrielle Fertigungsexzellenz für höchste Qualitätsansprüche und Manufaktur-Expertise für den Bau echter Unikate.“



LINKS **Ding Yis berühmte Zeichen wurden aufwendig übertragen**
 RECHTS **Der Porsche Taycan als rollendes Kunstwerk**





OBEN Ein Porsche 959 von 1987 als Goldstück für einen arabischen Prinzen
 UNTEN Das individuelle Interieur spiegelt gekonnt die Farbe des Exterieurs



Detlev von Platen erfüllt exklusive Kundenträume

Individualität mit Tradition

Ob rennsporttaugliche Modifikationen oder ein schickes Autoradio – bereits in den 1950er-Jahren unter Ferry Porsche wurden Wünsche als Aufträge verstanden. Als der 911 den 356 ablöste, trat dessen Kundschaft zunehmend ideenreich auf. Zur qualitativen Absicherung von leistungssteigernden Maßnahmen reagierte Porsche 1970 mit einem offiziellen Sportersatzteileverkauf inklusive Beratung. Wachsender Betreuungsbedarf auf den Rennstrecken führte bald zur Gründung einer eigenen Kundensportabteilung. 1978 folgte die Sonderwunschabteilung für Umbauten von Serienfahrzeugen. Parallel zum Tuning-Trend mehrten sich in den 1980er-Jahren die Wünsche nach Interieur-Veredelungen – in Holz und Leder, wilden Farbmustern und mit raumfüllenden Hi-Fi-Anlagen. Sie inspirierten Porsche 1986 dazu, als weltweit erster Automobilhersteller eine eigene Abteilung für die Individualisierung ab Werk zu gründen. Heute umfasst deren Angebot an edlen Detail- und Hightech-Lösungen mehr als 1.000 Porsche Exclusive Manufaktur-Optionen. Hinzu kommt mit den Programmen „Farbe nach Wahl“ und „Farbe nach Wahl Plus“ ein fast unendliches Konfigurationsspektrum für Exterieur-Farben. Das neue Produktprogramm „Personalize“ ermöglicht Personalisierungen direkt im Konfigurator. Noch individuellere Kundenwünsche bis hin zum Einzelstück setzt das Sonderwunsch-Programm um.

Realisierte Kundenträume bereichern die Unternehmensgeschichte nicht nur um faszinierende, bisweilen auch exzentrische oder museale Einzelstücke. Individualisierung ist ein Wachstumsmarkt. Mehr als 90 Prozent aller 911-Kundinnen und -Kunden wählen heute mindestens eine Option aus dem Angebotsportfolio der Porsche Exclusive Manufaktur. Und sorgsam komponierte, limitierte Sondereditionen ab Werk sind regelmäßig schon kurz nach ihrer Präsentation ausverkauft.



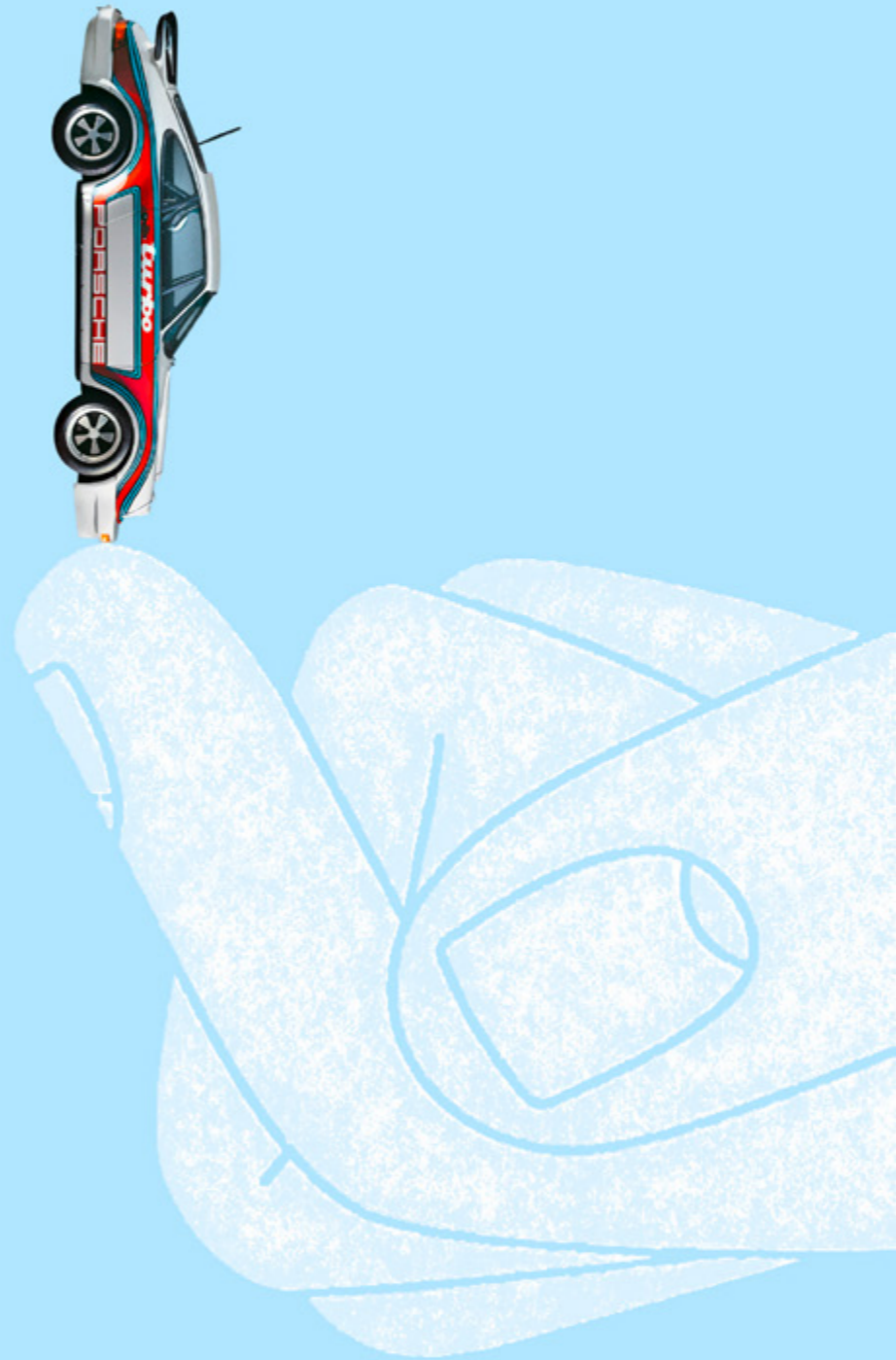
LINKS Die Wunschliste
des Herbert von Karajan reichte
1974 bis zum Namenszug
RECHTS Die Orchestrierung der
Leichtbauversion des 911 Turbo
verlangte viel Fingerspitzengefühl

Historische Exoten mit Strahlkraft

Manche Kundinnen und Kunden tragen ästhetische Träume an Porsche heran, andere rennsporttaugliche – und dann gibt es solche, die sich gleich individuelle Komplettpakete aus Technik und Design wünschen. Auch das hat Geschichte. So orderte beispielsweise Herbert von Karajan 1974 seine ganz persönliche Leichtbauversion des 911 Turbo 3.0. Mit derselben Akribie, mit der er die Berliner Philharmoniker dirigierte, tüftelte er an dessen sportlicher Ausstattung. Als einziger 911 Turbo erhielt sein Wagen die leichte Karosserie des Carrera RS und landete – im Martini-Racing-Look – auf dem Cover des Albums „Berühmte Ouvertüren“. Oder Mansour Ojeh: Der damalige Inhaber der Investmentfirma TAG (Techniques d'Avant Garde) und Auftraggeber für den Formel-1-Motor von Porsche wollte 1983 eine Straßenversion des erfolgreichen Rennwagens 935. Im Farbton Candy Apple entstand ein 409 PS starkes Turbo-Unikat auf Basis des Porsche 930. Dieses Modell besaß im Gegensatz zum 911 eine flache Nase mit Klappscheinwerfern. Ojeh ließ einen majestätischen Heckspoiler hinzufügen sowie feinstes Leder in Hellbeige im holzgetäfelten Interieur nebst Clarion-Hi-Fi-Anlage. Sein 935 „Street“ mit Flatnose weckte Begehrlichkeiten, die Porsche erkannte. Bis 1989 wurden 948 Exemplare des Flachbau 911 Turbo geordert.

Träume sind
ein starker
Antrieb,
um niemals
aufzugeben.

Detlev von Platen, Vorstand Vertrieb und Marketing



Der imposante Porsche 935
„Street“ aus dem Jahr 1983 für
Mansour Ojeh



Erträumte Sondereditionen

„Die an Porsche Exclusive und an Porsche Classic adressierten Ideen und Wünsche zeigen die ganze Vielfalt exklusiver Kunden-träume“, weiß Detlev von Platen. „Wir lassen uns auch von der weltweit aktiven Community inspirieren – über soziale Medien und unsere Porsche Clubs.“ Nahezu eine Viertelmillion Enthusiastinnen und Enthusiasten sind in mehr als 700 Porsche Clubs in 86 Ländern organisiert. Aus intensiven Kundenkontakten leitet Porsche Wunschzettel für besonders spitz positionierte Modelle im GT-Bereich und limitierte Sondereditionen ab. So auch den 911 S/T – das Geschenk zum 60. Geburtstag der Baureihe.

Möglichst leicht, performant, puristisch und analog sollte er sein. Seine historische Herleitung emotionalisiert: Ab 1969 bot Porsche den ersten besonders sportlichen 911 S an. Etwas später erschien der erste puristische 911 Carrera T. Prompt wünschte sich die Kundschaft eine Kombination aus beiden. Was damals überwiegend in Eigenregie, aber in einigen Fällen auch bei Porsche Motorsport mit dem inoffiziellen Kürzel ST umgesetzt wurde, greift das Jubiläumsmodell auf. Der 911 S/T kombiniert Elemente des 911 GT3 RS mit der Karosserie des 911 GT3 Touring und eigens entwickelten Leichtbauteilen. Der frei saugende Vierliter-Sechszylinder-Boxer-motor aus dem GT3 RS bringt seine 386 kW (525 PS) per Handschaltung und Leichtbaukupplung auf die Straße. In Anlehnung an den runden Geburtstag wurde der Traumwagen auf 1.963 Exemplare limitiert, die schon bei seiner Vorstellung verkauft waren.



Albrecht Reimold integriert
Manufaktur-Expertise
in industrielle Fertigung

„Eine derart exklusive Edition bedarf einer präzisen Produktionsplanung und erfordert Spezialwerkzeuge, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst entwickelt haben“, erklärt Albrecht Reimold. „Zudem ist unser flexibles Produktionssystem – die Porsche Produktion 4.0 – mit den Grundprinzipien smart, lean und green auf hohe Individualität ausgelegt. Die Vielfalt der Gestaltungsmöglichkeiten macht praktisch jeden zweitürigen Sportwagen zu einem Einzelstück. Aber ein limitiertes Sondermodell wie der 911 S/T erfordert zusätzlich ein besonders hohes Maß qualifizierter Handarbeit. Neben der Porsche Exclusive Manufaktur integrieren wir dafür bei Sondermodellen mit der CFK-Manufaktur einen weiteren Fertigungsabschnitt in unsere Sportwagenmontage. Hightech und Handarbeit: Das zeichnet die Porsche-Produktion aus.“



Vollschalensitze in Schwarz-Classic Cognac sind Teil des Heritage Design Pakets für den 911 S/T

In der Porsche Exclusive Manufaktur mit haus-eigener Sattlerei veredeln nach der Endmontage 60 Beschäftigte im Dreischichtbetrieb durchschnittlich rund 120 Fahrzeuge täglich. Die zweite Handarbeitsabteilung, die CFK-Manufaktur, ist vorgelagert und praktisch ein Exkurs aus der Fertigungslinie. Nach den Gewerken Karosserierohbau und Lackiererei kümmern sich hier drei Mitarbeitende um die CFK-Leichtbauteile der GT-Modelle – also Türen, Kotflügel und Fronthauben.

Um die hochindividualisierten Kundenfahrzeuge und Sonderserien in die reguläre Sportwagenmontage des Werks Zuffenhausen integrieren zu können, verfügt Porsche über eine ausgeklügelte Logistik: Die minutengenaue Anlieferung der Teile sorgt für einen reibungslosen Montageablauf des 911 S/T – etwa beim Anbringen des modellspezifischen Motor-Lüftungsgitters, der Magnesiumfelgen oder beim Einbau der Sportkupplung. Auch einige Umfänge des Heritage Design Pakets für den 911 S/T werden direkt an die Fertigungslinie geliefert, beispielsweise die Vollschalensitze in Schwarz-Classic Cognac

oder der belederte Deckel der Mittelkonsole samt Prägung. „Eine Vielzahl an Modellvarianten mit besonders vielen Individualisierungsmöglichkeiten auf einer Linie fertigen zu können, ist ein wesentliches Kennzeichen des Standorts Zuffenhausen. Möglich macht dies die Smart Factory – unsere vollvernetzte Fabrik“, sagt Albrecht Reimold.

Nach der Endmontage wechselt der 911 S/T zur Veredelung mit weiteren Komponenten des Heritage Design Pakets in die Exclusive Manufaktur. Dort kümmern sich die Mitarbeitenden um das Anbringen letzter Details wie etwa die seitliche Motorsportgrafik samt Porsche-Schriftzug. Auch individuelle Ausstattungsumfänge im Interieur wie der in Leder eingefasste Lüftungsausströmer werden hier eingesetzt. „Mit ikonischen Fahrzeugen von höchster Qualität wie dem 911 S/T steigern wir die Begehrlichkeit unserer Marke immer wieder aufs Neue“, schließt Detlev von Platen. „Wir hören unseren Kundinnen und Kunden zu und erfüllen ihre Träume.“ Das Versprechen ist ein Erfolgsrezept – seit 75 Jahren.

Hightech und Handarbeit: Das zeichnet die Porsche- Produktion aus.

Albrecht Reimold, Vorstand Produktion und Logistik





WW

Weitblick

Seit 2016 baut die Porsche AG systematisch ein Start-up-Ökosystem auf. Heute hat die Risikokapital-Einheit Porsche Ventures Mitarbeitende an fünf Standorten in Luxemburg, Berlin, Palo Alto, Tel Aviv und Shanghai. Ihr Ziel: Mit dem Einsatz von Wagniskapital die Innovationskraft von Porsche stärken.

Im Mai 2023 treffen sich Lutz Meschke und Philipp Schröder erstmals persönlich. Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende und Vorstand für Finanzen und IT der Porsche AG empfängt den Mitgründer und CEO des Clean-Tech-Start-ups 1KOMMA5° in seinem Büro in Stuttgart-Zuffenhausen. Beide bringen persönliche Erwartungen mit. Nach einer Stunde sind sie durchaus überrascht – und per Du.

„Philipp ist jung, dynamisch, selbstbewusst, beeindruckend. Er kann komplizierte Sachverhalte sehr gut strukturieren und einfach erklären“, sagt Lutz Meschke voller Anerkennung. „Lutz' Büro ist viel kleiner und bescheidener, als ich dachte“, erzählt Philipp Schröder. „Der Termin war sehr angenehm und viel unkomplizierter als befürchtet.“

Offensichtlich stimmt hier die Chemie. Beide sind Unternehmer durch und durch, beide haben schon mehrfach Weitblick gezeigt. Lutz Meschke gilt als Vater der Venture-Capital-Aktivitäten von Porsche. 2016 hat er Mut und Pioniergeist bewiesen, als er die ersten Schritte in den Kosmos des Wagniskapitals vorantrieb und umsetzte. „Dabei habe ich von Anfang an gesagt: Messt diese Aktivitäten nicht am Wert der Einzelunternehmen. Klar ist auch, dass am Ende nicht alle Investitionen in Start-ups ‚fliegen‘ werden“, erinnert er sich an die Anfänge vor sieben Jahren. „Das Wichtigste ist der strategische Mehrwert für Porsche. Wir lernen unglaublich viel und haben schon sehr viele Produkte, Technologien und agiles Arbeiten mit Speed in den Konzern getragen.“

Meschke steht auf der Terrasse des Porsche Design Towers in Stuttgart. Er lässt den Blick über die Dächer der Stadt schweifen und zieht zufrieden Zwischenbilanz: „Unsere VC-Aktivitäten haben sich nicht nur strategisch, sondern auch finanziell ausgezahlt. Sie generieren wichtige Innovationsimpulse – und leisten bereits einen wachsenden Wertbeitrag zum Unternehmen.“ Insgesamt hat Porsche bislang ca. 300 Millionen Euro in 50 verschiedene Start-ups investiert. Der Beteiligungsbuchwert des Portfolios beläuft sich auf knapp 400 Millionen Euro.

Ein Beispiel aus dem Start-up-Portfolio ist 1KOMMA5° von Philipp Schröder. Porsche stieg Ende 2021 ein. Zwei Jahre später ist das Hamburger Unternehmen eine von mehreren Erfolgsgeschichten, die Lutz Meschke über Venture Capital erzählen kann.

Unter Venture-Capital-Aktivitäten versteht man den Erwerb von Minderheitsbeteiligungen an Start-ups, also neu gegründeten oder jungen Unternehmen. Dabei wird unterschieden zwischen dem klassischen Venture Capital (VC) und dem sogenannten Corporate Venture Capital (CVC).

Bei VC sammelt ein externes und unabhängiges Investment-Team Geld von Kapitalanlegern ein, um dieses in junge Unternehmen zu investieren. Ziel derartiger VC-Fonds ist es, die Beteiligungen nach einer wertsteigernden Unternehmensentwicklung mit Gewinn weiterzuverkaufen.

Bei CVC dagegen tritt ein traditionelles Industrieunternehmen („Corporate“) als Investor auf. Das Investment-Team dieses Corporate soll neben den finanziellen Erwartungen an die Investition auch einen strategischen Mehrwert realisieren. Das investierende Unternehmen erhofft sich durch die Beteiligung vor allem den Zugang zu neuen Technologien, neuen Geschäftsmodellen oder auch ein neues Verständnis von Unternehmertum.

Genau diese Ziele verfolgt Porsche Ventures, die CVC-Einheit der Porsche AG. Sie hat vier strategische Investitionsfelder definiert: Car & Mobility, Intelligent Enterprise, Sustainability und Beyond.

Mit Porsche Ventures schaffen wir die Basis, um künftig auch externe Investoren von unserer Innovationsagenda und unserer Investitionsstrategie zu überzeugen.

Lutz Meschke, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Finanzen und IT

Der Porsche Design Tower wurde mit Weitblick geplant – inklusive einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des Porsche Zentrums Stuttgart





Lutz Meschke kann Erfolgsgeschichten über Porsches Venture-Capital-Aktivitäten erzählen

Mit dem Invest in 1KOMMA5° haben wir uns einen Partner gesichert, der uns bei der Transformation zur Elektromobilität enorm weiterhelfen kann.

Lutz Meschke

Porsche Ventures kann seit 2023 weitgehend unabhängig agieren. „Damit können wir den Transaktionsprozess effizienter gestalten und über Beteiligungen an Start-ups schneller Zugang zu Geschäftsideen und Technologiekonzepten bekommen“, sagt Ulrich Thiem, Geschäftsführer von Porsche Ventures. „Porsche Ventures ist ein Sensor für Porsche in neu entstehenden Märkten und erfüllt damit auch in Zukunft einen strategischen Auftrag für das Unternehmen.“ Die Start-ups ihrerseits profitieren ebenfalls vom Einstieg einer CVC-Einheit: Sie erhalten nicht nur neues Kapital, sondern auch Zugang zu Industrialisierungskompetenz, Marketing-Know-how oder erste Aufträge aus der Industrie.

Als Porsche 2016 in die Risikokapital-Welt aufbrach, verfolgte Lutz Meschke einen modernen und globalen Ansatz: Porsche

investierte zunächst in internationale VC-Fonds. Heute ist Porsche Ventures an mehreren Fonds mit Schwerpunkt USA, Europa (e.ventures) und Israel (Magma und Grove) beteiligt. Zudem hat Porsche in die CVC-Einheit eines chinesischen Automobilherstellers investiert – NIO Capital. „Wir wollten über die Fondsbeteiligungen damals auch lernen, wie die VC-Welt grundsätzlich funktioniert“, berichtet Ulrich Thiem.

Den Zeitraum zwischen 2016 und 2022 bezeichnet Lutz Meschke als „die erste Generation unserer Venture-Capital-Aktivitäten“. In dieser Phase investierte Porsche direkt in 39 junge Unternehmen und finanzierte 13 Unternehmensgründungen des Company Builders der Porsche Digital, Forward 31. Fünf dieser Beteiligungen wurden bereits wieder veräußert.

Die prominenteste Beteiligung aus dieser Phase ist Rimac Automobili, heute Rimac Group. Porsche stieg 2018 bei dem kroatischen Hypercar-Hersteller ein – und entwickelte das Unternehmen zu einer strategischen Beteiligung mit Einhorn-Status weiter. Als Einhorn bezeichnet man Unternehmen, die mit einer Milliarde US-Dollar oder mehr bewertet werden. Nach mehreren Finanzierungsrunden hält Porsche heute 20 Prozent an der Rimac Group. Diese ist Joint-Venture-Partner von Porsche im Gemeinschaftsunternehmen Bugatti Rimac. Zudem ist Rimac Technologies auf dem besten Weg, ein Tier-1-Lieferant für Porsche zu werden.

Eine ähnliche Zusammenarbeit kann sich Lutz Meschke mit 1KOMMA5° vorstellen. Das Hamburger Start-up bietet Wärmepumpen, Solarmodule, Batteriespeicher und Ladepunkte für E-Autos an. Am besten im Paket und intelligent vernetzt.

Meschke und Schröder treffen sich regelmäßig im Rahmen des „Porsche Executive Champions“-Programms. Dieses sieht vor, dass sich jedes Porsche-Vorstandsmitglied einmal pro Quartal mit einem

Start-up-Gründer trifft, um sich unter vier Augen auszutauschen. Dabei geht es um Kontakte, Tipps und gute Ideen – idealerweise in beide Richtungen.

„Mit dem Invest in 1KOMMA5° haben wir uns einen Partner gesichert, der uns bei der Transformation zur Elektromobilität enorm weiterhelfen kann“, erläutert Meschke. Schröder und er hätten durchaus konkrete Ideen zur Zusammenarbeit, betont er. Öffentlich darüber sprechen werden sie aber erst, wenn diese marktreif sind.

Porsche hat jüngst auch in etabliertere Unternehmen investiert, die bereits eine hohe strategische Relevanz für die Luxusmarke mitbringen: Group 14 Inc. und HIF Global LLC. „Mit der Investition in Group 14 haben wir Zugriff auf einen starken Batteriezellchemie-Lieferanten für unsere Cellforce Group. Dazu wären wir ohne unsere VC-Erfahrungen nicht in der Lage gewesen“, sagt Lutz Meschke. Ähnliches gilt für die frühe Partnerschaft mit HIF Global LLC, einem der vielversprechendsten Akteure bei regenerativen synthetischen Kraftstoffen, sogenannten eFuels.

Lutz Meschke lehnt sich an das Geländer des Porsche Design Towers und blickt auf erfolgreiche sieben Jahre zurück. „Wir ruhen uns auf diesen Ergebnissen nicht aus, sondern gehen unseren Weg konsequent weiter“, betont er. Anfang 2023 wurde das operative Hauptquartier von Porsche Ventures nach Luxemburg verlegt. Meschke: „Damit betonen wir die Eigenständigkeit unserer VC-Aktivitäten. Und wir schaffen die Basis, um künftig auch externe Investoren von unserer Innovationsagenda und unserer Investitionsstrategie zu überzeugen.“

Sein Blick streift jetzt über die Weinberge Stuttgarts, als wollte er dort ein weiteres Einhorn erspähen. Er betont nochmals: „Mit Porsche Ventures haben wir in Zukunft viel vor.“ In den kommenden Jahren will Porsche bis zu 250 Millionen Euro Risikokapital investieren – zum Teil über Erlöse aus dem Porsche-Ventures-Portfolio der ersten Generation.

Das Geld scheint gut investiert. Das nächste Einhorn kommt bestimmt.

FIELDS OF FASCINATION

Porsche Ventures hat vier strategische Investitionsfelder definiert

CAR & MOBILITY

CAR RELATED SERVICES
E-MOBILITY ECOSYSTEM
INTELLIGENT CAR

INTELLIGENT ENTERPRISE

NEW WORK
PRODUCTION 4.0
DIGITAL EXPERIENCE

SUSTAINABILITY

ESG SUPPLY CHAIN
CIRCULAR ECONOMY
NEGATIVE EMISSION MATERIALS

BEYOND

SMART CITY & LIVING
INDUSTRIAL SOLUTIONS
META

Stromlinie



Es ist die Zukunft, die auf dem Strom der Zeit in der Gegenwart ankommt. Ob Aerodynamik, Konnektivität, Reichweite oder Fahrdynamik: Die Innovationen des neuen Macan setzen Maßstäbe. Gleichzeitig erreicht Porsche mit der vollständigen Elektrifizierung der volumenstarken Baureihe einen strategischen Meilenstein.

Zehn Prozent weniger Luftwiderstand bedeuten in der Praxis 21 Kilometer mehr Reichweite.¹

Thomas Wiegand, Leiter Aerodynamik und Aeroakustik - Entwicklung, Weissach

Es ist diese Linie. Nur ein Strich auf dem Papier. Und doch ein Manifest. Die coupéhafte Dachlinie des Macan und das markante Heck mit seiner Porsche-typischen Form zitieren die unverwechselbar straffe Flyline des 911. Diesmal allerdings nicht als bloße Reminiszenz an die Ikone. Vielmehr ist die Form mitsamt dem Heckspoiler eine wegweisende Innovation im rein elektrischen SUV-Segment. „Die aktiven Aerodynamik-Elemente zahlen alle signifikant auf die Reichweite ein“, sagt Aerodynamiker Thomas Wiegand. „Wir haben einen automatisch ausfahrenden Heckspoiler, aktive Kühlklappen an den vorderen Lufteinlässen und flexible Abdeckungen am Unterboden.“ Im Windkanal in Weissach, unter einem Dach mit der Designabteilung Style Porsche, wird die Stromlinie des komplett neu entwickelten Macan sichtbar. Er ist der erste Porsche auf Basis der gemeinsam mit Audi kreierten Premium Platform Electric (PPE). Diese Plattform profitiert von den Synergien in der Entwicklung, ist aber gleichzeitig hochflexibel und ermöglicht es Porsche dadurch, eigene technische und markenspezifische Ansprüche umzusetzen. Die vollständige Elektrifizierung der volumens starken Baureihe bildet einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu dem Ziel, im Jahr 2030 mehr als 80 Prozent der Neufahrzeuge vollelektrisch auszuliefern – abhängig von der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen.

Zurück zu Thomas Wiegand. „Am Bug fällt der zentrale Lufteinlass ins Auge. Wir haben die Kühlluftklappen vollvariabel und

thermisch regelnd ausgelegt. Beim Laden im Stand dienen sie komplett geöffnet der Batteriekühlung. Das schont den Akku und verlängert dessen Lebensdauer. Unterwegs verschließen sie sich zur Reduzierung des Luftwiderstands, was auf die Reichweite einzahlt. Wenn allerdings die Temperatursensoren im Fahrzeug Kühlluft einfordern, öffnen sich die variablen Klappen bedarfsgerecht. So sichern wir eine optimale Kühlung für die Batterie und die Aggregate, die Klimatisierung des Innenraums und die Brems-Performance in allen Fahrsituationen.“

Weil sich Luftwiderstand direkt in Reichweite übersetzen lässt – zehn Prozent weniger auf der einen Seite bedeuten 21 Kilometer mehr auf der anderen¹ – verfügt auch der Unterboden über variable Elemente. Der Fahrzeugboden ist plan und geschlossen wie der eines Rennwagens, sogar im Bereich der hinteren Räder. Aber die dortigen Verkleidungen sind flexibel und sorgen selbst beim Ausfedern für geringen Luftwiderstand. Eine raffinierte Lösung im Zusammenspiel mit den strömungsgünstig weitgehend geschlossenen Felgen und den bei Porsche erstmals aerodynamisch optimierten Reifenkonturen. Beim typischen Cruisen auf der Landstraße nimmt der Macan automatisch seine ideale Stromlinie an. Dann fährt der Heckspoiler in die Position Eco, die Luftklappen schließen, das Fahrwerksniveau senkt sich. Für diese Situation haben Wiegand und sein Team einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 ermittelt – den besten, den ein Porsche-SUV je hatte.

¹ Beruht auf der aus reduziertem Luftwiderstand resultierenden Verbrauchsänderung, ermittelt nach WLTP.

Der automatisch ausfahrende Heckspoiler ist eines von mehreren aktiven Aerodynamik-Elementen



Das neue Augmented-Reality-Head-up-Display projiziert wichtige Informationen ortsgenau ins Sichtfeld



Wir haben die Porsche-Identität im Cockpit erhalten und sie gleichzeitig um neue Inhalte aus vertrauten digitalen Ökosystemen ergänzt.

Miriam Mohamad, Projektleitung Infotainment und Connect Baureihe Macan, Hemmingen

Einsteigen und Porsche fühlen: In der unverkennbaren Topologie des Cockpits liegt der Fokus auf der Fahrerachse. Wie beim Ur-Elferthron auch im Macan das Kombiinstrument ganz oben – jetzt volldigital. „Wir haben das Beste aus zwei Welten verschmolzen“, sagt Miriam Mohamad. „Der nahtlose Übergang zwischen dem Ökosystem Smartphone und dem Fahrzeug ist uns wichtig.“ So ist im 12,6-Zoll-Curved-Kombiinstrument neben den bekannten Ansichten erstmals auch eine Karte von Apple CarPlay verfügbar.

Ein weiteres Software-Highlight ist das neue Android-Betriebssystem. „Wir haben die Porsche-Identität mit ihren vertrauten Bedienelementen weiterentwickelt und um kundenrelevante Inhalte wie Musik- und Videostreaming oder Gaming Apps ergänzt.“ Wer auf bekannte Apps wie Spotify oder YouTube zugreift, landet jetzt in seinem persönlichen Profil, inklusive Playlist und Vorschlägen. Ganz so, wie man es vom Smartphone kennt. Vom Beifahrersitz aus lassen sich zudem auf einem eigenen Screen Lieblingsserien streamen, ohne den Fahrer abzulenken. Wer mag, kann von hier aus bequem die Navigation und Kommandos per Sprachbefehl übernehmen. Apropos: Wer zuerst spricht, hat das Sagen. Array-Mikrofontechnik ordnet Kommandos sitzplatzbezogen zu und vermeidet

so Verwirrung. Und mit sechs weiteren neuen Sprachen ist das System so polyglott wie nie zuvor. Das Augmented-Reality-Head-up-Display ist eine zusätzliche Neuheit bei Porsche. Als virtuelles Bild erscheint es mit einer Größe von 87 Zoll in einer Entfernung von zehn Metern vor dem Fahrer. In das reale Bild der Umgebung werden virtuelle Objekte ortsgenau hineinprojiziert. So sind die Informationen zu Navigation und Fahrerassistenzsystemen leichter und schneller erfassbar. Beim Abbiegen etwa schweben virtuelle Navigationspfeile auf Höhe einer Kreuzung und weisen den Weg. Auch Warnhinweise werden unmissverständlich auf tatsächliche Hindernisse projiziert.

Das innovative und serienmäßige Kommunikationslicht zieht 56 LEDs von einer Tür über die Instrumententafel zur anderen und erfüllt im Innenraum gleich drei Aufgaben: Es informiert, warnt und emotionalisiert. So werden beispielsweise Porsche-typische Funktionen wie die Launch Control oder der Wechsel der Fahrmodi noch stärker hervorgehoben. Das Kommunikationslicht visualisiert darüber hinaus verschiedene Fahrzeugzustände wie den Ladevorgang und arbeitet mit Fahrerassistenzsystemen zusammen: Rotes Pulsieren in der Tür warnt beim Ausstieg vor dem Öffnen, wenn sich ein anderer Verkehrsteilnehmer von hinten nähert.

Die Integrated Power Box ist wie ein Tiny House für wichtige Energiekomponenten. Wir haben die kompakte Box zum Patent angemeldet.

Tomas Gajdos, Projektleitung Energiesystem Plattform
PPE Baureihe Macan, Hemmingen

Herausragende Performance, geringes Gewicht und neue Ideen für den Ladekomfort. Die Anforderungen an die Entwickler der Antriebs- und Energiesysteme waren immens. Das Ergebnis: Je eine permanenterregte Synchron-Elektromaschine pro Achse treibt den neuen Macan an. In der Turbo-Variante ergibt sich eine Overboost-Leistung von bis zu 470 kW (639 PS). Die aus dem Taycan bekannte 800-Volt-Architektur wurde adaptiert. Im Unterboden liegt eine Lithium-Ionen-Batterie mit komplett neuer Zellauslegung und einer Gesamtkapazität von 152 Amperestunden bei einem Bruttoenergiegehalt von 100 Kilowattstunden. Die neue Batterie erlaubt die Erhöhung des Ladestands von zehn auf 80 Prozent in zirka 21 Minuten. In der Währung der Reichweite bedeutet dies: rund vier Minuten für 100 Kilometer.

Automatisch gespeist wird der Akku bei jedem Bremsvorgang. Je nach Bremsintensität erreicht die Umwandlung der kinetischen Energie bis zu 240 kW Rekuperationsleistung. Hebt sich der Fuß vom Fahrpedal, setzt ebenso vollautomatisiert das Porsche-typische Segeln ein – der Antrieb schaltet sich ab, der Wagen gleitet ohne Energiezufuhr.

Die kostbarsten Dinge stecken oft in den kleinsten Päckchen. „Wir haben besonders leichte und schlanke neue Lösungen entwickelt“, sagt

Projektingenieur Tomas Gajdos. „Gleichzeitig ist es uns gelungen, Sicherheitsfeatures zu verbessern und den Ladevorgang effizienter zu gestalten.“ Die Integrated Power Box (IPB) ist quasi ein Tiny House – ein Musterbeispiel kompakter Bauweise. Porsche hat sie zum Patent angemeldet. Die IPB vereint gleich mehrere wichtige Energiekomponenten, unter anderem das AC-Ladegerät, den DC/DC-Spannungswandler und ein Batterieheizgerät. Letzteres sorgt automatisch für eine robuste Ladeperformance bei winterlicher Witterung und temperiert die Batterie selbstständig für eine mit Ladepausen geplante Route.

Bei der Wahl von Ladesäulen besitzt der Macan eine ganz neue Flexibilität. „Das Bank-Laden ist eine grundlegende alltagsrelevante Neuerung“, erklärt Tomas Gajdos. „Weil in der Realität viele Ladesäulen noch mit 400-Volt-Technik arbeiten, haben wir deren Nutzung optimiert.“ An mit 400 Volt Gleichstrom arbeitenden Säulen wird die Batterie dank eingebauter Hochvolt-Trennelemente in zwei Hälften geteilt. So entstehen aus einer 800-Volt-Batterie zwei parallel geschaltete 400-Volt-Batterien. Bei Bedarf werden beide Hälften erst im Ladezustand angeglichen und dann gemeinsam geladen. Auf diese Weise kommt der Macan ohne Hochvolt-Booster aus, was wiederum Gewicht und Raum einspart.

Mit Innovationen im Bereich der Batterie und Ladetechnologie ist der Macan startklar für flexibles Reisen



Auf dem Prüfgelände in Weissach beweist der neue Macan seine herausragenden fahrdynamischen Eigenschaften



Kein Porsche ohne spitzenmäßige Fahrdynamik! Darin steckt unsere ganze Leidenschaft. Der Macan ist eindeutig der Sportwagen in seinem Segment.

Maurice van de Weerd, Leiter Fahrdynamik SUV/Limousine, Weissach

Reichweitenoptimierte Aerodynamik, Meilensteine im Bedienkonzept, Innovationen in der Antriebs- und Batterietechnologie – am Ende muss alles in Fahrspaß münden. „Sonst wäre der Macan kein Porsche“, sagt Maurice van de Weerd, als Leiter Fahrdynamik verantwortlich für die SUV-Baureihen und den Panamera. Sein Team hat das gewaltige Drehmoment von in der Spitze 1.130 Newtonmetern domestiziert. Ganz wichtig dabei: der Performance-Hinterwagen mit Hinterachslenkung. „Wir wollten maximale Fahrstabilität und Traktion bei höchster Agilität und bestem Komfort“, definiert van de Weerd die anspruchsvolle Aufgabe. Er spricht über die präzise Allradregelung, die leicht heckbetonte Gewichtsbalance und die ausgeprägte Mischbereifung. Auch die geregelten Zweiventil-Dämpfer bleiben nicht unerwähnt. „Sie sorgen für Komfort und machen die Fahrprogramme in Verbindung mit der Niveauregelung intensiv erlebbar.“ Der Top-Version gönnten die Entwickler zudem serienmäßig eine elektronisch geregelte Quersperre. Das Fazit? Es kann keinen Schlusstrich geben. Es ist eine Linie, auf der Porsche kompromisslos in die Zukunft der vollelektrischen Mobilität fährt.

Teamgeist

Zwei Vorstände, eine Vision: Ende 2023 schafft Porsche das Vorstandsressort Car-IT. Gemeinsam mit der Forschung und Entwicklung soll die Digitalisierung auf ein neues Niveau gehoben werden. Für die Integration des neuen Ressorts gilt dasselbe wie für die Entwicklung künftiger Sportwagen: Die Vernetzung steht im Fokus.



Den Sportwagen der Zukunft gemeinsam gestalten und dabei traditionelle und digitale Welt verbinden – das ist die Vision von Sajjad Khan (links) und Michael Steiner



Hard- und Software, Stahl und Elektronik, Tradition und Zukunft: Elemente, die sich ergänzen und im Idealfall eine Einheit bilden. Michael Steiner und Sajjad Khan – zwei Vorstandsmitglieder der Porsche AG, zwei Ressorts. Und eine gemeinsame Vision: „Am Ende geht es darum, ein harmonisches Produkt zu schaffen“, betont Steiner. „Fahrzeuge mit der unverwechselbaren Porsche-DNA, die unsere Kundinnen und Kunden immer wieder aufs Neue begeistern.“ Khan ergänzt: „Unsere traditionellen Tugenden und Fähigkeiten gehören zu unserem Markenkern. Gleichzeitig erweitern wir sie um die Innovationen aus der digitalen Welt.“

Genau dafür verstärkt Sajjad Khan seit November 2023 das Vorstandsteam. Im neu geschaffenen Ressort Car-IT verantwortet er schwerpunktmäßig die Themen Konnektivität und Infotainment. Zudem beschäftigt sich sein Team mit der Integration von Ökosystemen Dritter und der Entwicklung von Digital Solutions für das Fahrzeug, beispielsweise der My Porsche App. „Software verändert unser Leben in allen Bereichen“, erklärt Khan. „Selbst Haushaltsgeräte werden inzwischen wie selbstverständlich in das Internet der Dinge integriert. Auch das Auto wird zunehmend Teil eines großen Netzwerks.“ Allerdings eines mit einem hohen emotionalen Gebrauchswert: „Das Fahrerlebnis steht bei Porsche im Vordergrund.“ Khan erlebt das täglich selbst: Sein Dienstwagen ist ein 911 Turbo S.

Michael Steiner leitet seit 2016 das Vorstandsressort Forschung und Entwicklung. Er ist seit 2002 im Unternehmen, hat neue Bauweisen wie den Panamera, den Macan und die

718-Modelle geprägt. Und im Taycan die Elektrifizierung auf den Weg gebracht. „Wir erleben bei Porsche, wie in der gesamten Industrie, einen sehr großen Wandel“, sagt er. „Nicht nur durch das dominierende Thema Elektromobilität. Auch durch neue, softwarebasierte Funktionen mit den rasch wachsenden Möglichkeiten der Vernetzung. Das hat Auswirkungen auf die klassische Systemwelt im Fahrzeug.“

Konnektivität und Integration sind die Stichworte. Sie sind wesentlich für die Entwicklung zukünftiger Sportwagen – und für die Zusammenarbeit beider Ressorts. Deshalb teilen sich die Vorstände eine Bürofläche im Entwicklungszentrum Weissach.

Hard- und Software sind bei der Fahrzeugentwicklung untrennbar verbunden. So verantwortet Steiner auch künftig die Entwicklung von Fahrerassistenzfunktionen oder Funktionen beim autonomen Fahren. Ebenso die Elektrik- und Elektronik-Architektur und Infrastruktur für das Gesamtfahrzeug. „Es gibt keinen einzigen Bereich in meinem Ressort, der seine Ergebnisse nicht in enger Verzahnung mit Bereichen von Sajjad erreicht“, sagt Steiner. „Das gilt auch umgekehrt“, unterstreicht Khan, „die Innovationskraft wird enorme Wirkung entfalten, wenn wir die Ideen gemeinsam in unseren Teams entwickeln.“

Den Sportwagen der Zukunft gemeinsam gestalten – das bedeutet auch, ständig wachsende Anforderungen zu erfüllen. Dazu zählen neue Antriebstechnologien, neue rechtliche Rahmenbedingungen und regionale Besonderheiten. Gleichzeitig geht es um die Erwartungen der Kundschaft hinsichtlich Performance, Sicherheit, Komfort, Konnektivität und Infotainment. Exemplarisch zu nennen sind Routenvorschläge des Navigationssystems mit Echtzeit-Informationen ebenso wie der intelligente Charging Planner für die rein elektrischen Sportwagen von Porsche. Oder die Möglichkeit, Playlists vom Smartphone direkt im Fahrzeug abspielen zu können. Dieser Trend zur Interaktion mit dem Fahrzeug wird sich massiv verstärken. Ebenso ist es heute nötig, Updates und neue Funktionen auch nach dem Kauf des Fahrzeugs bereitzustellen. Das Smartphone als persönlichen Begleiter sieht Steiner in diesem Bereich als Vorbild. „Was Kundinnen und Kunden heute in anderen Welten erleben, wollen sie auch im Auto haben.“

Was Kundinnen und Kunden heute in anderen Welten erleben, wollen sie auch im Auto haben.

Michael Steiner, Vorstand Forschung und Entwicklung

„Die Erwartungen wachsen mit den technischen Möglichkeiten“, bestätigt Khan. „Wer etwa in seinem Haus über Smart-Home-Funktionen verfügt, möchte diese auf der Heimfahrt aktivieren.“ Ähnliches gilt für die vielfältigen mobilen Entertainment-Angebote. Das vernetzte Fahrzeug wird zunehmend zu einer Kommunikationszentrale. Allerdings mit starken regionalen Differenzierungen. „Chinesische Kunden nutzen eigene digitale Ökosysteme und Plattformen für Nachrichten, Chats, Entertainment und Bezahlung“, so Khan, „dem müssen wir als globale Marke Rechnung tragen.“ Sein Ressort ist im Lead in Bezug auf den R&D-Satelliten in China. In anderen Weltregionen sind wiederum andere Ökosysteme interessant. „Deshalb kommen, je nach Markt, unterschiedliche Kooperationen infrage“, erklärt der Car-IT-Vorstand. „Wir integrieren die digitalen Ökosysteme von Partnern, wo es sinnvoll ist. Gleichzeitig wissen wir genau, wo wir die Souveränität über Systeme und Daten behalten wollen.“ Diese Strategie beschreibt Khan mit Cooperate and Compete: „Wir kooperieren mit den großen Tech-Playern, aber wir haben auch den Anspruch, unsere eigenen Themen sehr gut umzusetzen.“

Denn vor allem beim Fahrerlebnis gibt es keine Kompromisse: „Ein Porsche muss sich auch künftig wie ein Porsche fahren“, betont Steiner. „Das bleibt ein zentrales Differenzierungsmerkmal. Beispielsweise sind unsere Modelle dafür bekannt, dass sie sehr gut bremsen und sich dabei präzise kontrollieren lassen.“ Bei den Verbrennermodellen wird verzögert, indem die Bewegungsenergie des Fahrzeugs an den Radbremsen durch Reibung in Wärme umgewandelt wird. Bei rein elektrischen Fahrzeugen wird hingegen zum allergrößten Teil über die sogenannte Rekuperation gebremst. Dabei wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs über die E-Maschinen in elektrische Energie umgewandelt. Dennoch bleibt das Porsche-typische Bremsgefühl erhalten. „Das zeigt, wie wir die traditionelle und digitale Welt verbinden“, erklärt Steiner.

„Der klassische mechanische Bereich und die Software müssen so ineinandergreifen, dass Qualität und Innovation auch weiterhin überzeugen“, meint Khan. Er bezieht das nicht nur auf Technologien und Systeme im Fahrzeug, sondern auf die gesamte Umgebung. „Es betrifft auch die Cloud- und App-Thematik.“ Schon lange entwickeln sich Fahrzeuge zu rollenden Hochleistungscomputern. Immer mehr

Steuergeräte ermöglichen neue Funktionen und damit neue Fahr- und Komfortlebnisse. Die wachsenden Datenmengen eröffnen auch den Entwicklerinnen und Entwicklern stark erweiterte Möglichkeiten und treiben die Innovationen in der Automobilindustrie voran.

Für die Zukunft erwarten Khan und Steiner, dass Funktionen der künstlichen Intelligenz verstärkt im Fahrzeug Einzug halten. Die Konversation mit dem Fahrzeug über natürliche Sprache ist im asiatischen Raum schon jetzt ein sehr großes Thema und wird auch in den übrigen Weltregionen rasch zum Standard werden. Für denkbar halten beide auch, dass ein intelligentes Auto durch entsprechende Sensorik Fahrer und Passagiere erkennt und auf ihre Bedürfnisse reagiert. Auch intelligente Assistenzsysteme für teil- oder sogar hoch automatisierten Betrieb sind für Porsche nicht tabu. „Alles, was das Fahren angenehmer und sicherer macht, wird irgendwann nachgefragt werden“, ist Steiner überzeugt, „selbst wenn unsere Sportwagen nach wie vor für den Fahrspaß gebaut werden.“ Das ist für ihn kein Widerspruch. Auch im Zeitalter der Digitalisierung identifiziert er noch genügend Differenzierungsmöglichkeiten für Porsche. „Wir müssen den Begriff des intelligenten Fahrzeugs für uns so definieren, dass die Kundinnen und Kunden mitgehen“, fügt Khan hinzu. „Das funktioniert aber nur, wenn wir uns weiterhin treu bleiben.“

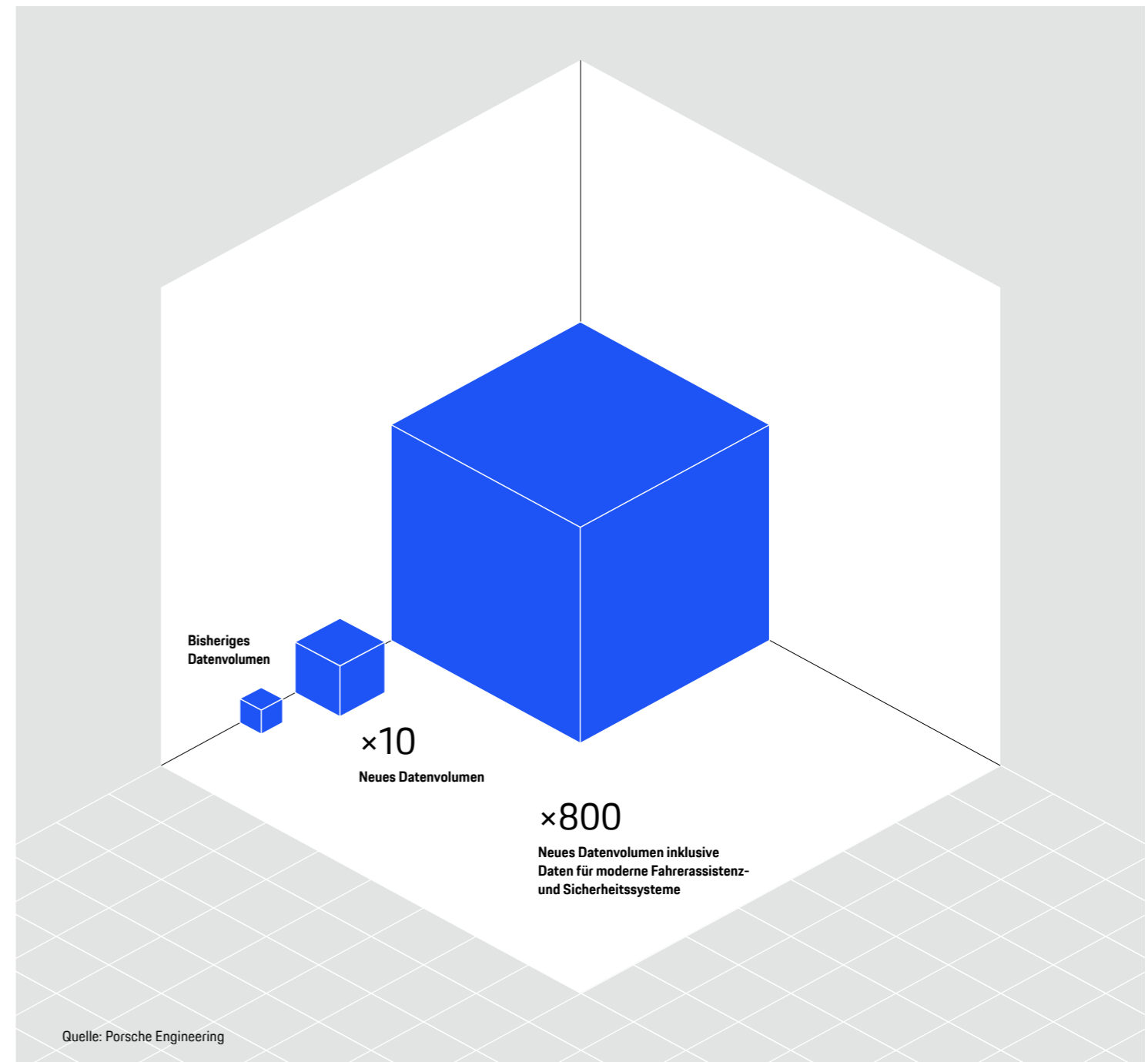
Tradition und Fortschritt, Kontinuität und Innovation gehören bei Porsche untrennbar zusammen – da sind sich Sajjad Khan und Michael Steiner einig.

Unsere traditionellen Tugenden und Fähigkeiten erweitern wir um die Innovationen aus der digitalen Welt.

Sajjad Khan, Vorstand Car-IT

Big Data

Fahrzeuge werden zu rollenden Hochleistungscomputern. Das zeigen auch die Datenmengen, die durch sie fließen. Künftig werden vor allem hoch automatisierte Fahrfunktionen für explodierende Datenraten sorgen. Der Einsatz von Daten in der Entwicklung dürfte sich weiter beschleunigen, denn wachsende Datenmengen und neue Technologien wie Quantencomputer werden den Ingenieurinnen und Ingenieuren neue Perspektiven eröffnen – und der Kundschaft ungeahnte Fahrerlebnisse.



Antrieb



20
23

Der Saugmotor des Porsche 911 hat es weit gebracht. Auf viermal so viel Leistung aus doppelt so viel Hubraum in 60 Jahren. Bis zum Jubiläumsmodell 911 S/T mit 386 kW (525 PS). Noch immer aus sechs Zylindern, noch immer in Boxer-Anordnung, noch immer frei atmend. Es ist die Quintessenz des Prinzips 911, die Einzigartigkeit des Elfers: sich immer wieder neu erfinden und sich dabei stets treu bleiben. Seine Antriebstechnik hat sich beständig weiterentwickelt. Das Grundkonzept ist geblieben – egal, ob als Sauger oder Turbo und in Zukunft sogar mit einer besonders sportlichen Hybridisierung.

19 63



Das Konzept einer Karriere:
Ur-911 mit Sechszylinder-
Boxermotor und Heckantrieb



Kompakt, lauffähig und drehfreudig: Der erste Sechszylindermotor von Porsche ist ein Sportwagenmotor par excellence

Das Fundament legt Porsche 1963. Auf der IAA feiert ein völlig neuer Sportwagen Weltpremiere. Herzstück ist ein von Grund auf neu entwickelter Sechszylinder-Boxermotor im Heck, der erste von Porsche. Aus zwei Litern Hubraum

leistet die Maschine 130 PS – gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Seit 60 Jahren ist dieses technische Layout der Ankerpunkt für alle Weiterentwicklungen des als 911 aufgewachsenen Sportwagens.

19 74

Setzt den Wettbewerb buchstäblich unter
Druck: der bärenstarke Hochleistungsmotor
des ersten Porsche 911 Turbo



Wer ab 1974 Turbo sagt, meint Porsche: Der erste 911 Turbo wirbelt die Klasse der Luxussportwagen nachhaltig durcheinander

In jeder Generation setzt der 911 Meilensteine in der Antriebstechnik. Anfang der 1970er-Jahre erprobt Porsche im Motorsport erfolgreich die Leistungssteigerung durch Turboaufladung. 1974 ist die Technologie serienreif. Porsche präsentiert den 911 Turbo des Typs 930. Mit einer Leistung von 260 PS ist er eines der schnellsten Automobile seiner Zeit. Technologisch ist der Porsche dem Wettbewerb einen entscheidenden Schritt voraus. Die Regelung des Ladedrucks setzt erstmals auf der Abgasseite in Form eines geregelten Ventils an. Damit wird die Kraftentfaltung gezähmt und das Turbotriebwerk alltagstauglich. Von den Saugmotoren des 911 unterscheidet sich der auf drei Liter Hubraum vergrößerte

Turbomotor erheblich. Durch seine einzigartige Kombination aus Abgasturboaufladung und Benzineinspritzung erfüllt der 911 Turbo von Beginn an die strengen amerikanischen Abgasvorschriften.

Mitte der 1990er-Jahre krönt der 911 Turbo der Generation 993 die Entwicklung der luftgekühlten Sechszylindermotoren. Mit ihm beginnt die Ära der Biturbo-Motoren für die Serie. Die beiden kleinen Lader sind sehr nah an dem jeweiligen Zylindertrio platziert. Dadurch reagieren sie spontaner auf jede Bewegung des Gaspedals als der Monolader im Vorgängermodell. Das Hochleistungstriebwerk knackt mit 408 PS erstmals die 400-PS-Marke. Der

Ehrgeiz der Ingenieure gilt auch der Abgasnachbehandlung. Sie statten den Sportwagen mit zwei Metallkatalysatoren, vier Lambdasonden und einem intelligenten Motormanagement aus. Damit gilt der Sechszylinder-Boxer des 911 Turbo 1995 als emissionsärmster Serien-Automobilantrieb der Welt.

Zwei Jahre später setzen die Ingenieure den nächsten Meilenstein in der Motorentwicklung. Um die Abgasqualität weiter zu verbessern, entwickeln sie Zylinderköpfe mit vier Ventilen pro Brennraum zur Serienreife. Voraussetzung dafür ist ein Paradigmenwechsel: Der Sechszylinder-Boxermotor wird von Luft- auf Wasserkühlung umgestellt.



Mit der Umstellung von Luft- auf Wasserkühlung bricht der Sechszylinder mit einer Tradition – und setzt neue technische Maßstäbe

Die Umstellung von Luft- auf Wasserkühlung war unsere Eintrittskarte in die neue Technologie.

August Achleitner,
Leiter Baureihe 911 (2001–2018)

„Das war unsere Eintrittskarte in die neue Technologie“, erinnert sich August Achleitner. Der Diplom-Ingenieur ist zu diesem Zeitpunkt Leiter der Abteilung Technische Produktplanung. Von 2001 bis 2018 trägt er die Verantwortung für die Baureihe 911. „Beim luftgekühlten Zweiventiler war das Potenzial restlos ausgeschöpft.“ Bei manchem passionierten 911-Fahrer sorgt der Abschied von der Luftkühlung für Empörung, die sich aber schnell wieder legt. Der 911 der Generation 996 wird zu einem großen Erfolg und ist in puncto Emission, Geräusch und Verbrauch zukunftsweisend.



Die 911-Generation 996 überzeugt schnell durch mehr Leistung bei weniger Verbrauch

2006

Der Porsche 911 Turbo (1997) mit VTG-Lader hebt die Turbo-technologie auf ein neues Niveau



Mit dieser Pionierleistung hat Porsche seine Vorreiterrolle in der Turbotechnologie erneut eindrucksvoll unterstrichen.

Frank-Steffen Walliser,
Leiter Baureihen 911 und 718 (2019–2022)



Turbolader mit variabler Geometrie ermöglichen eine Leistung bis 515 kW (700 PS)



Fit für die Zukunft: Dank sehr sportlicher Hybridisierung wird der Sechszylinder noch spontaner und effizienter

Der Performance-Hybrid setzt die innovative Antriebsentwicklung des 911 nahtlos fort.

Frank Moser, Leiter Baureihen 911 und 718

2006 geht der 911 Turbo mit einem beeindruckenden Performance-Sprung in die Generation 997: Leistung und Drehmoment steigen um mehr als zehn Prozent, die spezifische Leistung klettert auf die neue Höchstmarke von 98 kW (133 PS) pro Liter Hubraum. Vor allem die Elastizität nimmt sprunghaft zu. Ursache ist der Einsatz einer neuen und einzigartigen Turbolader-Technologie: Erstmals wird das Triebwerk des 911 Turbo von Ladern mit variabler Turbinengeometrie mit Prozessluft versorgt. Diese sogenannten VTG-Lader sind eine Weltneuheit bei Benzinmotoren. Erst die Entwicklung extrem hochtemperaturfester, hochlegierter Nickelbasiswerkstoffe führte zu serienreifen VTG-Ladern mit der erforderlichen Dauerfestigkeit und Lebenserwartung. Mit dieser Technologie lässt sich der gesamte Abgasstrom bei jeder Drehzahl optimal für die Aufladung nutzen. Die variable Geometrie des Laders ist so berechnet, dass auch die maximal auftretende Abgasmasse verarbeitet werden kann. Dadurch wird ein Bypass-Ventil überflüssig. „Mit dieser Pionierleistung hat Porsche seine Vorreiterrolle in der Turbotechnologie erneut eindrucksvoll unterstrichen“, sagt Frank-Steffen Walliser, von 2019 bis 2022 Leiter der Baureihen 911 und 718. „Die VTG-Lader haben ermöglicht, dass der Turbo-Sechszylinder den dramatischen Leistungssprung auf bis zu 515 kW (700 PS) im 911 GT2 RS machen konnte.“

Manche Entwicklungen brauchen Reifezeit. Das gilt für die Motoren- wie für die Getriebeentwicklung. Bereits in den 1980er-Jahren

konstruiert Porsche für den Motorsport das erste Doppelkupplungsgetriebe und gewinnt damit Rennen. Für den Serieneinsatz fehlt es zunächst an einer ausreichend leistungsstarken Steuerungselektronik. Im Zuge der Digitalisierung greift Porsche die Entwicklung wieder auf. 2008 debütiert das erste Doppelkupplungsgetriebe für Seriensportwagen im 911 Carrera. Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK vereint die Fahrdynamik und den sehr guten mechanischen Wirkungsgrad eines manuellen Schaltgetriebes mit dem hohen Schalt- und Fahrkomfort eines Automatikgetriebes. Schaltvorgänge absolviert das PDK bereits bei seinem Debüt um bis zu 60 Prozent schneller als ein damals übliches Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler. Es ermöglicht zudem Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung und reduziert den Kraftstoffverbrauch. Das Getriebe generiert ein überragendes Kundenecho. Mehr als drei Viertel aller ausgelieferten Porsche 718- und 911-Modelle sind heute mit PDK ausgestattet.

2024 steht der nächste große Schritt bevor: Porsche hat für ausgewählte Derivate der Baureihe 911 eine sehr sportliche Hybridisierung entwickelt, wie man sie aus dem Motorsport kennt. „Der Performance-Hybrid setzt die innovative Antriebsentwicklung des 911 nahtlos fort“, sagt Frank Moser, der heute die Baureihen 911 und 718 leitet. „Der Fahrer profitiert beim Beschleunigen. Gleichzeitig haben wir damit eine Technologie an der Hand, mit der wir auf künftige Emissionsnormen vorbereitet sind.“ Typisch Porsche 911.

2024



CH AN CE

Stabilität beschreibt einen belastbaren Systemzustand.
Und eine emotionale Komfortzone. Wandel heißt
Übergang, Veränderung mit Potenzial zur Verunsicherung.
Stabilität im Wandel? Das ist die unternehmerische
Herausforderung in der industriellen Transformation.

In China schließt eine Halbleiterfabrik wegen eines Corona-Ausbruchs. Im Suezkanal steckt ein Containerschiff fest. In Europa bricht ein Krieg aus. Eine Energiekrise zeichnet sich ab. Nachrichten wie diese erschüttern die Menschen. Für die rund 700 Mitarbeitenden im Ressort Beschaffung unter Barbara Frenkel bedingen sie zudem akute Handlungsaufträge. Die Vorständin trägt Verantwortung für ein jährliches Einkaufsvolumen von mehr als 14 Milliarden Euro. Und für ihr Team.

„In jeder Krise liegen Chancen. Darauf konzentriere ich mich. Positives Denken hilft dabei, sich auf Themen zu fokussieren, die beeinflussbar sind“, sagt Frenkel. „Um unter Druck gute Lösungen zu finden, braucht es Stressresilienz, klare Ziele und eine intensive Kommunikation.“

Denn – es sind immer Menschen, die den Wandel gestalten, neue Ideen einbringen und wirksame Alternativstrategien entwickeln. Ob im externen Austausch mit den global mehr als 7.000 Partnern von Porsche oder im internen Dialog.

Beispiel Halbleiter: In einem einzigen Porsche Taycan stecken rund 5.000 Mikrochips. Brüche in der Lieferkette können die Produktion der Fahrzeuge durcheinanderbringen. Eine erfolgreiche Sicherungsmaßnahme ist das sogenannte Dual Sourcing, also die Erweiterung des Partnerportfolios. „Für einige kritische Halbleiter haben wir inzwischen eine alternative Komponente freigegeben“, erklärt Frenkel. „Außerdem hinterfragen wir bei jedem Bauteil, ob ein gewisser Lagerbestand sinnvoll ist.“ In der Fertigung bestimmte Fahrzeuge vorzuziehen, ist eine weitere Option, um etwaige Engpässe sinnvoll zu überbrücken.



Der Mensch im Mittelpunkt: Andreas Haffner und sein Team machen die Belegschaft fit für die Zukunft

Wir schaffen die Voraussetzungen für langfristig sichere Arbeitsplätze.

Andreas Haffner,
Vorstand Personal- und Sozialwesen

Beispiel Kabelbaum: In der Ukraine fertigen mehr als 4.000 Mitarbeitende auch für Porsche Kabelbäume. „Wir kennen diese Lieferanten gut. Die schwierige Situation vor Ort geht natürlich nicht spurlos an uns vorbei“, berichtet die Vorständin, die an den Unternehmen trotzdem festhält. Aus Solidarität und weil die Qualität stimmt. Einen Plan B braucht sie dennoch. Innerhalb weniger Monate wurden die Anlagen und Werkzeuge der ukrainischen Betriebe dupliziert und in anderen Ländern aufgebaut. „Es gibt in der Beschaffung, insbesondere im Krisenfall, nicht nur die eine Lösung. Wir haben einen ganzen Strauß von Maßnahmen zur besseren Versorgungssicherheit entwickelt, den wir ständig erweitern und erneuern.“ Die Beschaffung hat in den zurückliegenden Jahren einen extremen Wandel erfahren. Das Ressort agiert gleichsam als Scharnier, als bewegliche Verbindung nach innen und außen. Barbara Frenkels Vorstandsbüro ist nicht zufällig im Porsche Entwicklungszentrum in Weissach angesiedelt. Denn längst ist die Beschaffung auch Innovations-treiber und strategischer Impulsgeber, beispielsweise im Rahmen der eFuels-Produktion in Chile. Um allen neuen Aufgaben gerecht zu werden und auch in volatilen Zeiten finanzielle Robustheit zu gewährleisten, braucht es neue Strukturen und Kompetenzen. Sprich: Change-Management und Workforce-Transformation.

„Gerade in Barbara Frenkels Ressort sind kurzfristige Veränderungen aufgrund äußerer Einflüsse besonders herausfordernd“, sagt Vorstandskollege Andreas Haffner, verantwortlich für das Personal- und Sozialwesen – und damit für weltweit mehr als 40.000 Mitarbeitende. „Aber als grundlegende Aufgabe betrifft Transformation unser komplettes Unternehmen sowie die gesamte Industrie. Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung und künstliche Intelligenz dürfen keine Angst machen. Wir heißen diese Megatrends der Transformation willkommen und wollen sie für uns als Team nutzen.“

Perspektivisch wird sich jeder vierte Mitarbeitende umqualifizieren oder die Aufgabe wechseln müssen. „Auf diesem Weg nehmen wir alle mit“, betont Haffner. „Wir schaffen die Voraussetzungen für langfristig sichere Arbeitsplätze. Dafür haben wir eine der größten Qualifizierungsoffensiven der Unternehmensgeschichte gestartet. Mittels Transformationslandkarten und strategischer Personalplanung verfügen wir über einen genauen Plan, wie wir



Die Beschaffung im Wandel: Barbara Frenkel und ihr Team als Innovationstreiber

unsere Belegschaft in die Zukunft entwickeln. Unter anderem haben wir auf den Mangel an IT-Architektinnen und -Architekten mit einem eigenen Studienprogramm reagiert und bilden sie jetzt selbst aus.“

Beispiel Werk Zuffenhausen: In der 2019 ange-laufenen Taycan-Fertigung entstanden mehr als 2.000 neue Arbeitsplätze. Rund ein Drittel der Belegschaft rekrutierte Porsche aus den eigenen Reihen und bildete sie über Monate hinweg für die neuen Tätigkeiten aus.

Beispiel Werk Leipzig: Für die erfolgreiche Produktionsumstellung auf den vollelektrischen Macan wurden bis Ende Oktober 2023 rund 6.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Qualifizierungsmaßnahmen geschult.

„Wir fördern mit individuellen Transformations- und Weiterbildungsberatungen sowie internen und externen Qualifizierungsmaßnahmen. Gleichzeitig flexibilisieren wir Stellenwechsel und bieten Hospitationen und Probearbeitszeiten an, damit unsere Kolleginnen und Kollegen neue Bereiche kennenlernen. Diese Freiräume bieten Orientierung. So stärken wir unsere Innovationskraft langfristig“, führt Haffner aus.

Für die Kommunikation der Angebote nutzt Porsche vielfältige Kanäle: Internet, Intranet und Social Media ebenso wie die preisgekrönte Mitarbeiterzeitung „Carrera“ samt dem dazu gehörenden TV-Format. Als Tool zur aktiven Einbindung der Belegschaft bewähren sich die „Porsche Transformation Days“.



Innovationen und starke Identität:
Die dritte Generation des Panamera
begeistert und bleibt sich treu

In jeder Krise liegen Chancen. Positives Denken hilft dabei, sich auf Themen zu fokussieren, die beeinflussbar sind.

Barbara Frenkel, Vorständin Beschaffung

Bei diesen aufwendigen Standortmessen präsentieren sich alle Ressorts mit virtuell und physisch erlebbaren Transformationsthemen. Von der Antriebstechnologie über Datenmanagement und 3D-Druck bis hin zur KI. „Transparente Information, gemeinsames Erleben und persönliche Gespräche liefern neue Impulse und können so Bedenken in Begeisterung verwandeln“, sagt der Personalchef. Dass die Maßnahmen der Porsche Workforce Transformation greifen, bestätigt eine Fluktuationsrate von unter einem Prozent. Dazu leisten zahlreiche Programme ihren Beitrag – etwa bezüglich Gesundheit, flexibler Arbeitszeitmodelle, Altersvorsorge oder zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Die Initiative „Porsche hilft“ vermittelt Mitarbeitenden sogar unkompliziert ein passendes Ehrenamt und ermöglicht so Perspektivwechsel der besonderen Art.

Dass Porsche zu den begehrtesten Arbeitgebern zählt, belegen externe Erhebungen: In der Umfrage der Arbeitgeberstudie Universum 2023 unter 21.000 Studierenden belegt das Unternehmen Platz eins in den Bereichen Wirtschaftswissenschaften und Ingenieurwissenschaften. Die Befragung von 12.000 bereits berufserfahrenen Akademikerinnen und Akademikern brachte das gleiche Ergebnis. Im Segment der Informatik wählten Studierende Porsche auf Platz vier. Gute Karrierechancen bieten auch die vielfältigen Ausbildungsberufe im Konzern – bis hin zur Möglichkeit eines dualen Studiums. „Um sowohl nach außen als auch nach innen attraktiv zu bleiben“, fasst Haffner zusammen, „schärfen wir unsere Angebote permanent nach und gestalten sie teilweise fundamental neu.“

Stabilität im Wandel zu schaffen, bedeutet für die Beschaffung und das Personalwesen, neben dem Heute stets das Morgen und Übermorgen mitzudenken. Dazu gehört ein feines Radar für Visionen und Visionäre. Der Blick für Unternehmen und Menschen, die Porsche bereichern.

Auch und gerade, indem sie anders und diverser sind. Perspektivenvielfalt ist ein wesentlicher Treiber in der Gestaltung des Wandels. „Die Zusammenarbeit in diversen Teams mag anstrengender sein als in homogenen, weil dort sowieso alle einer Meinung sind. Aber sie ist definitiv innovativer, kreativer und produktiver“, weiß Haffner. „Dafür sensibilisieren wir. Ein Frauenanteil von 19 Prozent ist unbefriedigend.“ Sein Ressort hat eine unternehmensweite Initiative für selbstverständlich gelebte Diversität gestartet. Die Maßnahmen setzen an unterschiedlichsten Stellen an. Dazu gehören gezielte Recruiting-Formate, Mentorenprogramme sowie Netzwerke zum Austausch untereinander. Eine wichtige Unterstützerin ist Barbara Frenkel, deren eigene Karriere von Neugier, Mut und Wandel geprägt ist. Ursprünglich hat sie Chemie und Kautschuktechnologie studiert. Bei Porsche trat sie 2001 als Leiterin Qualitätsmethoden und -systeme an und wurde später Vertriebsleiterin für Europa, ehe sie als erste Vorständin des Unternehmens das Beschaffungsressort übernahm. „Ich durfte beide Enden der Wertschöpfungskette kennenlernen“, sagt sie. In LinkedIn-Videobeiträgen stellt sie Kolleginnen vor, die Porsche bewegen. In Interviews teilt sie Karrieretipps. In ihrem Ressort hat Frenkel den Frauenanteil mittlerweile auf rund 40 Prozent gesteigert. Haffner, Volljurist und seit 1997 im Personalwesen bei Porsche tätig, engagiert sich mit seinem Team beim Christopher Street Day in Regenbogenfarben unter dem Motto: Jeder einzigartig. Zusammen vielfältig. Gemeinsam erfolgreich. „Bei uns spielt es keine Rolle, welche Herkunft man hat, wie alt man ist, wen man liebt oder welchem Geschlecht man sich zugehörig fühlt“, unterstreicht er.

Ob beim Fahrzeugkauf oder beim Unternehmens Eintritt: Wer sich für Porsche entscheidet, wählt nicht nur eine Marke, sondern eine einzigartige Community. Eine Familie, die sich über Generationen weiterentwickelt hat. Die den Change immer als Chance begreift. Und im Wandel stabile Meilensteine setzt.

19
48

356 „Nr.1“ Roadster



AN UNSERE AKTIONÄRE

- 68 BRIEF DES VORSTANDS
- 69 MITGLIEDER DES VORSTANDS
- 78 PORSCHE AM KAPITALMARKT
- 80 BERICHT DES AUFSICHTSRATS
- 87 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

BRIEF DES VORSTANDS

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde des Unternehmens,**

für die Porsche AG war das Jahr 2023 ein ganz besonderes. Wir haben zwei bedeutende Jubiläen gefeiert: 75 Jahre Porsche Sportwagen und 60 Jahre 911. Auf zahlreichen Veranstaltungen haben wir unsere einzigartige Historie zelebriert – weltweit gemeinsam mit unzähligen Porsche-Enthusiasten. Dies zeigt: Die enorme Strahlkraft unserer Traditionsmarke bleibt ungebrochen. Der Mythos Porsche ist lebendiger denn je.

Gleichzeitig haben wir unserer Erfolgsgeschichte ein weiteres Kapitel hinzugefügt. Basis dafür war unsere Porsche Strategie 2030. Sie definiert unsere ehrgeizigen Langfristziele und Meilensteine. Bei der Umsetzung denken wir in Chancen. Herausforderungen nehmen wir sportlich und verwandeln sie in Lösungen, in Ergebnisse, in Erfolge. Für unser Unternehmen, unsere Kundinnen und Kunden und unsere Belegschaft. Und für Sie: unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Unsere Marke steht heute für ein neues Verständnis von Luxus: modern, sportlich und weit in die Zukunft weisend. Luxus, der ein hohes Maß an Exklusivität mit Nachhaltigkeit und sozialer Verantwortung verbindet. Der Tradition mit Innovationskraft vereint. Und der die individuellen Träume unserer Kundschaft immer wieder aufs Neue Wirklichkeit werden lässt.

Diesen ehrgeizigen Anspruch haben wir seit unserem erfolgreichen Börsengang ständig weiter mit Leben gefüllt. Entschlossen und konsequent. Mit faszinierenden neuen Produkten und einem exzellenten Service. Durch zielgerichtete Investitionen in innovative Technologien und digitale Lösungen. Und durch die Zusammenarbeit mit starken Partnern. Damit wollen wir die Zukunft der nachhaltigen Mobilität maßgeblich mitgestalten.

Die neu gewonnene Eigenständigkeit der Porsche AG bedeutet: Wir können im Tagesgeschäft noch agiler handeln. Und uns noch stärker auf unsere strategischen Ziele fokussieren. Zugleich profitieren wir weiterhin von den Synergien und Skaleneffekten im Volkswagen Konzern. Diese einzigartige Konstellation hat unsere unternehmerischen Handlungsspielräume deutlich erweitert. Porsche hat noch einmal einen Gang hochgeschaltet – und an Geschwindigkeit zugelegt.

Heute zählt Porsche zu den wertvollsten Luxusmarken der Welt. Und nie zuvor konnten wir so viele Menschen mit unseren Neufahrzeugen begeistern wie 2023. Hinzu kommt unsere kerngesunde, solide Kostenstruktur. Sie leistete einen wesentlichen Beitrag zu unserer positiven Geschäftsentwicklung, unseren starken Finanzkennzahlen und einer stabilen Umsatzrendite auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Und das trotz äußerst herausfordernder gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen: Geopolitische Verwerfungen und Naturkatastrophen haben 2023 nicht nur die Menschen in den betroffenen Krisenregionen auf eine harte Probe gestellt. Sie haben auch die globale Konjunkturdynamik spürbar abgeschwächt. Doch Porsche hat sich einmal mehr als sehr robust erwiesen.

Auf diesem Weg wollen wir nun weitergehen. Und unsere Potenziale nutzen. Entschlossen und mit hohem Drehmoment. Systematisch arbeiten wir unseren 10-Punkte-Plan weiter ab. Wir optimieren unsere Performance in sämtlichen strategischen Handlungsfeldern – vom Produktportfolio über die Elektromobilität und die Resilienz der Lieferketten bis hin zur Nachhaltigkeit und digitalen Transformation.

Mit dem erfolgreich gestarteten Programm „Road to 20“ stärken wir auf Dauer unsere Finanzkraft. Dafür haben wir erneut alles konsequent auf den Prüfstand gestellt – angefangen beim Produktangebot über das Pricing bis hin zur Kostenstruktur. Und wir haben ein umfassendes Bündel an konkreten Maßnahmen geschnürt. Damit steigern wir die Qualität der Deckungsbeiträge und machen unsere Produkte und Services noch attraktiver.

Unsere jüngst vorgestellten neuen Fahrzeugmodelle sind auf eine sehr positive Resonanz gestoßen. Die neue Generation des Panamera ist digitaler, luxuriöser und effizienter. Sie bietet eine noch größere Bandbreite zwischen Sportlichkeit und Fahrkomfort. Der neue Taycan steht für Performance auf einem bisher ungekannten Level. Und mit dem vollelektrischen Macan erhöhen wir das Tempo auf unserem Weg zu einer nachhaltigeren Elektromobilität.

Darüber hinaus beschäftigen wir uns intensiv mit vielversprechenden Zukunftstechnologien. Etwa mit der Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen. Porsche hat dazu im Mai 2023 den Batteriespezialisten Cellforce Group übernommen. Künftig wollen wir spezielle Batteriezellen im großen Maßstab in einem eigenen Werk selbst fertigen.

Sie sehen: Porsche denkt mutig in die Zukunft. Und handelt entschlossen. Mit Pioniergeist und Leidenschaft. Damit wir unsere Erfolgsgeschichte fortsetzen. Mit Ihnen an unserer Seite.

Herzlichst

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

MITGLIEDER DES VORSTANDS



Mutiges Denken und entschlossenes Handeln: die Mitglieder des Porsche-Vorstands (v. l. n. r.) mit dem vollelektrischen Macan

Detlev von Platen
Vertrieb und Marketing

Andreas Haffner
Personal- und Sozialwesen

Lutz Meschke
Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender,
Finanzen und IT

Barbara Frenkel
Beschaffung

Dr. Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender

Sajjad Khan
Car-IT

Dr. Michael Steiner
Forschung und Entwicklung

Albrecht Reimold
Produktion und Logistik



Dr. Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Fliegen können und die Welt bereisen.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Einen internationalen Job zu haben, der mir riesig Spaß macht!

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Für mich noch unbekannte Länder, Kulturen und Menschen kennenzulernen.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

It's all about people!

Ihr Traumauto?

Mein alter schwarzer Käfer ... und mein 911 R.



Jede Erfolgsgeschichte beginnt mit einem Traum ...



Lutz Meschke

Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Finanzen und IT

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Als kleiner Knirps war ich immer begeistert, wenn ich einen 911 erblickt habe. Im VW-Käfer meines Vaters habe ich ihm auf der Rückbank stehend immer zugerufen: Wenn ich groß bin, will ich dieses Auto mal fahren.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Ich habe immer von einer tollen Familie mit vielen Kindern geträumt. Das ist zwar nicht immer vergnügungssteuerpflichtig – aber dank meiner Frau, die mir den Rücken freihält, kann ich sagen: Das hat geklappt. Das mitunter angespannte Nervenkostüm und die Sorgenfalten haben sich gelohnt!

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Als kleiner Fußballer wollte ich immer mal die Salatschüssel in den Händen halten. Tja, als Spieler ist aus der Deutschen Meisterschaft nichts geworden. Aber vielleicht wird es ja noch was als Aufsichtsrat und Sponsor.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Das ist fast eine Binsenweisheit. Was mir dabei wichtig ist: Auch als Chef und Führungskraft musst du Teamplayer sein. Wie im Sport brauchst du ein starkes Team. Ich bin überzeugt: Die rein hierarchischen Führungsmodelle haben ausgedient.

Ihr Traumauto?

2001 ging für mich ein Traum in Erfüllung – mit meinem ersten Dienstwagen bei Porsche: ein 911 Cabriolet in Racing Green. Als ich zum ersten Mal das Zündschloss umgedreht habe, hat es mir ein Lächeln ins Gesicht gezaubert.





Barbara Frenkel

Vorständin Beschaffung

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Mein Bruder hatte einen silbernen 993 Carrera 2 mit luftgekühltem Motor. Ein wunderschönes Auto. Der Anfang meiner Leidenschaft für Porsche. Irgendwann wollte ich auch so ein Auto fahren.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Ich lebe meine Träume, habe eine glückliche Familie, bin gesund. Und beruflich habe ich immer das gemacht, was mich ausfüllt und mir Spaß macht. Ich starte jeden Arbeitstag mit einem Lächeln.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Mir ist das Thema Nachhaltigkeit wichtig. Porsche kauft viele Komponenten bei unmittelbaren Zulieferern ein. Mehr Klimaschutz geht nur zusammen mit den Partnern. Dafür arbeite ich mit dem ganzen Beschaffungsteam – mit viel Herzblut und Engagement.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Auch Beschaffung ist Mannschaftssport. Und es gilt: Je diverser das Team, desto besser. Ich selbst finde es spannend, in solchen Teams zu arbeiten. Ist sehr herausfordernd, aber unglaublich kreativ und effizient.

Ihr Traumauto?

Der 911 hat mich immer fasziniert. Ich fahre ihn bis heute. Im Moment einen 911 Turbo S Cabriolet – in Lindgrün. Jeder Motorstart ist ein Erlebnis für sich!



Andreas Haffner

Vorstand Personal- und Sozialwesen

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Nachdem ich im Fernsehen 1969 die erste Mondlandung gesehen habe, wollte ich unbedingt Astronaut werden und ferne Planeten erforschen.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Es war schon während meines Studiums in Deutschland ein großer Traum, einmal an einer amerikanischen Universität zu studieren. Nach meinem deutschen Studienabschluss konnte ich mir diesen Traum erfüllen und den Masterabschluss an einer amerikanischen Universität absolvieren.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Ich habe noch ganz viele Träume – das Blatt würde dafür gar nicht ausreichen. So würde ich beispielsweise gerne noch eine Pilotenlizenz erwerben, Kitesurfen lernen oder gemeinsam mit der Familie Orte in fernen Ländern bereisen, die wir noch nicht gesehen haben.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Viele Träume kann man nur als Team Realität werden lassen. Das gilt im beruflichen Umfeld genauso wie im privaten Bereich. Man braucht vor allem Teamplayer, die einen bei der Realisierung des Traums voll unterstützen und auch in schwierigen Situationen zu einem halten.

Ihr Traumauto?

Eine sehr schwierige Frage – aber: auf alle Fälle ein Porsche.



Sajjad Khan

Vorstand Car-IT

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Ich bin in einfachen Verhältnissen in Pakistan aufgewachsen, daher war Bildung mein Kindheitstraum: Um für die Familie zu sorgen und für eine bessere Zukunft.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Genau diesen Traum habe ich mir erfüllt. Damit es nicht nur mein Traum bleibt, unterstütze ich in meinem Heimatland in verschiedenen sozialen Projekten vor allem Frauen in der Bildung.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Gemeinsam mit euch möchte ich Porsche im Software-Bereich in die Pole-Position bringen.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Für mich ist die wichtigste Grundlage allen Erfolgs eine starke und motivierte Mannschaft, daher lege ich sehr viel Wert auf ein faires Miteinander und Teamwork – auf Augenhöhe.

Ihr Traumauto?

Mit meinem ersten Dienstwagen bei Porsche, einem karminroten 911 Turbo S Cabriolet, habe ich mir einen lang gehegten Traum erfüllt. Für kürzere Strecken bin ich auch sehr gerne mit meinem E-Bike unterwegs.



Detlev von Platen

Vorstand Vertrieb und Marketing

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Für mich war es das Fliegen – schon immer verbunden mit Freiheit, Abenteuer und der Sehnsucht, neue Ziele zu erkunden. Aber auch mit einem gewissen Risiko.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Ein Unternehmen zu gründen und von null aufzubauen – und das gerne im Ausland. Ich hatte die Ehre, die neue Tochtergesellschaft von Porsche in Frankreich mit einem großartigen Team aufzubauen und die Zukunft des Unternehmens aktiv mitzugestalten.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Ich bin sehr glücklich, dass ich mir bereits einige Träume erfüllen konnte. Für mich geht es daher heute eher darum, andere zu unterstützen und zu ermutigen, einen Traum zu haben.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Der Teamgeist ist entscheidend für den Erfolg eines Unternehmens. Der Motorsport ist ein tolles Beispiel für das richtige Mindset: Wir müssen Spaß daran haben, uns mit den Besten zu messen. Mit Herzblut und – bei allem Erfolg – stets mit einer gewissen Bescheidenheit.

Ihr Traumauto?

Der Porsche, den ich als Firmenfahrzeug jeden Tag fahren darf, ist ein Traumauto. Wenn ich einen behalten dürfte? Dann wahrscheinlich der 911 RS 2.7 oder der neue 911 S/T.



Albrecht Reimold

Vorstand Produktion und Logistik

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Als Kind wollte ich Lokomotivführer werden. Dazu ist es zwar nicht gekommen, aber ich bin zumindest dem Mobilitätssektor treu geblieben.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Ich bin sehr dankbar für die Chancen, die mir das Leben gegeben hat: beruflich wie privat. Ich hatte tolle Stationen im In- und Ausland und konnte neue Technologien mitentwickeln. Besonders erfüllend ist es für mich, wenn ich ein Team motivieren, überzeugen und mitnehmen kann.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Diesen einen großen Traum gibt es nicht. Ich möchte schlicht so lange wie möglich gesund das Leben genießen – gemeinsam mit meiner Familie und mit Freunden.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Man kann es mit den Worten von Basketball-Startrainer Phil Jackson zusammenfassen: „Die Stärke des Teams ist jedes einzelne Mitglied. Die Stärke eines jeden Mitglieds ist das Team.“ Autobauen war und ist Teamwork!

Ihr Traumauto?

Der 911 Targa mit seiner einzigartigen Silhouette, dem charakteristischen Überrollbügel und der großen, gewölbten Heckscheibe. Genauso fasziniert mich der Taycan – ich liebe E-Mobilität!

Dr. Michael Steiner

Vorstand Forschung und Entwicklung

Gibt es einen Kindheitstraum, an den Sie sich gerne erinnern?

Meine schönsten Kindheitsträume haben sich um sportliche Erfolge und schnelle Fortbewegungsmittel gedreht.

Welchen Traum haben Sie sich erfüllt?

Den ersten großen Traum habe ich mir mit einer BMW R80G/S erfüllt. Das war mein ganzer Stolz und meine Freiheit.

Welchen Traum möchten Sie sich noch erfüllen?

Einige große Berge besteigen – solange ich noch fit genug bin.

Teamwork makes the Dream work.

Wie nehmen Sie das wahr?

Träume werden durch ein gutes Team wahr gemacht – das gilt im Motorsport ebenso wie bei Fahrzeugprojekten.

Ihr Traumauto?

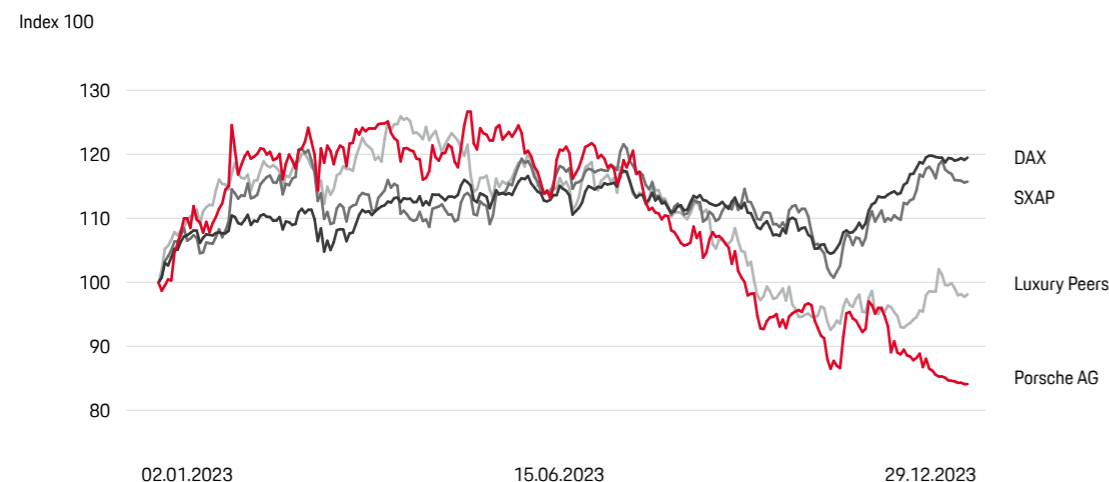
Heute ein 911 mit hochdrehendem Saugmotor – beispielsweise der aktuelle 911 S/T. Und morgen: ein offener, elektrischer Sportwagen wie der 983.

AKTIENKURS UND GESAMTMARKT

Im Berichtszeitraum hat sich der Gesamtmarkt, gemessen am Deutschen Aktienindex DAX, am europäischen EURO STOXX 50 sowie am marktbreiten globalen Index MSCI World, deutlich positiv entwickelt. Hierzu haben mehrere Faktoren in unterschiedlicher Ausprägung beigetragen: Vor allem die verarbeitende Industrie hat von deutlich nachlassenden globalen Lieferkettenschwierigkeiten profitiert und konnte die teilweise vollen Auftragsbücher vor allem im ersten Halbjahr abarbeiten. Hinzu kamen, insbesondere im vierten Quartal des Berichtszeitraums, Hoffnungen auf Zinssenkungen – hervorgerufen durch Äußerungen des Präsidenten der US-amerikanischen Notenbank, Jerome Powell, sowie von Vertretern der EZB – durch nachlassenden Inflationsdruck. Politische Faktoren wie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten oder der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt haben zumindest bisher keine nachhaltig negativen Einflüsse auf die globalen Aktienmärkte gezeigt.

So konnte der DAX im Jahr 2023 erheblich zulegen (+20,3%), ebenso der MSCI World (+21,8%) und der für Porsche relevante DJ US Auto Index (+19,1%). Demgegenüber hat die Dynamik der Porsche-Aktie nach starkem Start in der ersten Jahreshälfte zum Jahresende 2023 deutlich nachgelassen. Mit Blick auf ein herausforderndes Jahr 2024, das von vier Produktanläufen sowie einem weiterhin schwachen chinesischen Markt geprägt sein wird, haben einige Investoren die Gelegenheit für Gewinnmitnahmen genutzt. Aufgrund einer Verlangsamung der Nachfrage, insbesondere in China, hielten sich Investoren zudem bei Titeln für Luxusgüter zurück, die damit schwächer als der Gesamtmarkt abschnitten. Der Höchstkurs der Porsche-Vorzugsaktie lag bei 120,35 € am 22. Mai 2023, der Tiefstkurs bei 79,90 € am 28. Dezember 2023. Der Jahresschlusskurs von 79,90 € entspricht einer Marktkapitalisierung von rund 72,8 Mrd. €. In 2023 wurden jeden Tag Porsche-Vorzüge im Schnitt von rund 69 Mio. € gehandelt.

Aktienkursentwicklung 2023

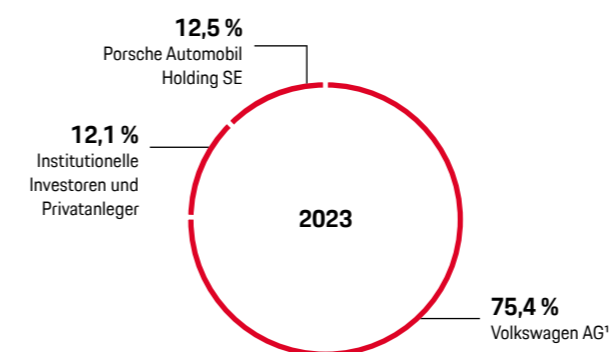


Zu den Luxury Peers gehören: Burberry, Brunello Cucinelli, Salvatore Ferragamo, Ferrari, Hermès, Kering, LVMH, Moncler, Prada, Richemont.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Das gezeichnete Kapital der Porsche AG in Höhe von 911 Mio. € besteht zu 50 % aus Stammaktien mit Stimmrecht und zu 50 % aus Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. Stamm- und Vorzugsaktien sind Stückaktien und lauten 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 455.500.000 Stammaktien und die 455.500.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien repräsentieren jeweils 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft. Die Volkswagen AG hält über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mittelbar 75,0 % der Stammaktien abzüglich einer Stammaktie. Die Porsche Automobil Holding SE hält direkt 25,0 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie und somit rund 12,5 % am gesamten Grundkapital der Porsche AG. Von den stimmrechtslosen Vorzugsaktien befinden sich mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH rund 75,8 % im Besitz der Volkswagen AG und rund 24,2 % im Streubesitz (Stand 31. Dezember 2023).

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2023 (in % des Grundkapitals)



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

HAUPTVERSAMMLUNG

Die erste Hauptversammlung seit dem Börsengang fand am 28. Juni 2023 in der Porsche-Arena in Stuttgart statt. Anwesend waren mehr als 1.400 Aktionäre und Aktionärsvertreter, vom stimmberechtigten Kapital waren 100 % vertreten. Alle Beschlussvorschläge der Verwaltung wurden einstimmig angenommen. Einer der Beschlüsse sah vor, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 915,5 Mio. € vollständig als Dividende an die Aktionäre auszuschütten. So wurde eine Dividende von 1,00 € je Stammaktie und 1,01 € je Vorzugsaktie bezahlt. Zudem wurden die Mitglieder des Vorstands sowie des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 entlastet.

PREISGEKRÖNTER BÖRSENGANG

Der Börsengang im September des Vorjahres war ein voller Erfolg – das war am großen Interesse internationaler Investoren sowie an der erfolgreichen Platzierung in einem sehr schwierigen Umfeld abzulesen. Dieser Erfolg wurde im Jahresverlauf mit einigen Preisen honoriert.

IM DIALOG MIT DEM KAPITALMARKT

Auch im Berichtszeitraum standen der Vorstand sowie die Mitarbeitenden der Abteilung Investor Relations in stetem, vertrauensvollem Dialog mit Investoren und Analysten. Es fand eine Vielzahl von Gesprächen statt, diese wurden teilweise per Telefon oder über die gängigen Videogesprächsplattformen abgewickelt, zum Großteil aber in Zuffenhausen sowie persönlich vor Ort bei den Investoren durchgeführt. Nach Veröffentlichung der Ergebnisse zum Gesamtjahr 2022 sowie der einzelnen Quartale im Berichtsjahr fand immer eine Roadshow zu den wichtigsten Investoren in New York, London und Frankfurt mit Beteiligung des Vorstands der Porsche AG statt. Darüber hinaus wurden zahlreiche weitere Roadshows sowie eine Vielzahl an Analysten- und Investorengesprächen auch in Stuttgart-Zuffenhausen, am Sitz der Porsche AG, durchgeführt. Vor Ort in Shanghai wurde auch die Panamera-Weltpremiere im November 2023 für einen Workshop mit Analysten und Investoren genutzt. Dabei standen das Geschäft in China und den Überseemärkten sowie die Individualisierungsstrategie von Porsche im Mittelpunkt.

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

Name	Funktion	Art des Geschäfts	Aggregiertes Volumen in €	Preis in €	Datum
Lutz Meschke	Vorstand	Erwerb	29.926,00	92,08	22.09.2023
Dr. Oliver Blume	Vorstand	Erwerb	249.162,46	91,94	22.09.2023
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Erwerb	8.598,00	85,98	25.10.2023
Dr. Wolfgang Porsche	Aufsichtsrat	Erwerb	8.296,00	82,96	28.11.2023

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

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

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens,

vor genau 75 Jahren verwirklicht Ferry Porsche seinen Traum von einem Sportwagen: Mit seinem Team fertigt er den Porsche 356 „Nr. 1“ Roadster. Das war die Geburtsstunde einer legendären Marke und der Grundstein für eine beispielhafte Erfolgsgeschichte, für den Mythos Porsche. Dieses Jubiläum haben wir im Jahr 2023 mit angemessenem Stolz und großer Dankbarkeit mit unseren Mitarbeitern und vor allem mit unseren Kunden begangen.

Auch im Jahr 2023 sind wir unserem Leitspruch treu geblieben und unseren Träumen gefolgt. Und das in einer Welt, die sich immer wieder neuen politischen und ökonomischen Krisen gegenüberstellt. Auch die Gesellschaft und der gesellschaftliche Zusammenhalt sind im starken Maß im Wandel begriffen. Die Porsche AG sah sich dabei im Berichtszeitraum unverändert großen Herausforderungen gegenüber. Insbesondere die politischen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie verändern sich und die Transformation schreitet voran.

Liebe Aktionäre, die Porsche AG hat diese Herausforderungen als Chance begriffen und konnte auch im Jahr 2023 mit ihren Produkten Maßstäbe setzen. So ist am Stammsitz in Stuttgart-Zuffenhausen der fünfmillionste Porsche vom Band gerollt und das Unternehmen zelebrierte das 60. Jubiläum der Ikone 911 mit einer limitierten Sonderedition, dem auf 1.963 Exemplare limitierten Porsche 911 S/T.

30 Jahre nach der Vorstellung der Boxster-Konzeptstudie brachte Porsche die bislang leistungsstärkste Ausbaustufe des Mittelmotor-Roadsters auf den Markt: den neuen Porsche 718 Spyder RS. Auch die exklusive SUV-Modellreihe Cayenne wurde im Berichtsjahr umfangreich überarbeitet.

Innovative Konzeptfahrzeuge haben bei Porsche schon immer die Weichen für die Zukunft gestellt. Diese Tradition führt der Sportwagenhersteller mit der jüngsten Konzeptstudie fort: dem Mission X. Der aufregend gezeichnete Zweisitzer feiert seine Premiere am 8. Juni 2023 an einem speziellen Datum: Am Vorabend der Eröffnung der Sonderausstellung „75 Jahre Porsche Sportwagen“ ist er der Star im Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen.

Das Unternehmen wie auch die Fahrzeuge sind schon immer eng mit dem Motorsport verbunden. So konnten 2023 auch wieder Erfolge auf der Rennstrecke gefeiert werden. Beim London E-Prix ging für das TAG Heuer Porsche Formel-E-Team seine bisher erfolgreichste Saison mit vier Siegen in der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft zu Ende. Der Weltmeistertitel ging an Jake Dennis vom Porsche-Kundenteam Avalanche Andretti in dem in Weissach entwickelten Porsche 99X Electric. Der Porsche-Werksfahrer Thomas Preining gewann die Meisterschaft in der DTM am Finalwochenende in Hockenheim ebenso vorzeitig wie das Team Manthey EMA die Herstellerwertung der DTM für Porsche.

Eine starke Saison verzeichnete auch das neue Werksteam Porsche Penske Motorsport, das mit dem Hybrid-Prototyp Porsche 963 den zweiten Platz der Herstellerwertung der IMSA WeatherTech SportsCar Championship für Porsche erreichen und dabei mehrere Siege, darunter ein Doppelsieg auf dem legendären Indianapolis Motor Speedway, erzielen konnte. Allerdings gab es auch weniger erfolgreiche Erfahrungen. So hat der Porsche 963 die 24 Stunden von Le Mans 2023 auf Platz neun beendet. In der Kategorie GTE-Am fuhr der Porsche 911 RSR des Kundenteams GR Racing als Dritter auf das Siegerpodest.

Wie Sie, liebe Aktionäre, alle wissen, erreichte die Porsche AG mit dem Börsengang am 29. September 2022 einen weiteren historischen Meilenstein. Mit diesem Schritt hat die Porsche AG eine größere unternehmerische Freiheit sowie eine höhere Flexibilität erlangt und kann eigene Schwerpunkte in der weiteren Unternehmens- und Produktpolitik setzen. Damit kann das Unternehmen schneller und fokussierter agieren. In einem dynamischen und herausfordernden globalen Umfeld ist das wichtiger denn je. Im vergangenen Jahr spielte die Porsche AG ihre Stärken am Markt konsequent aus und kann trotz der großen geopolitischen Krisen auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Dies zeigt sich auch in der Entwicklung der wesentlichen Kennzahlen. Mit einem Konzernumsatz von 40.530 Mio. € und einem Ergebnis vor Steuern von 7.375 Mio. € steht der Porsche AG Konzern sehr erfreulich da. Der Aufsichtsrat ist vor dem Hintergrund des erfolgreichen Geschäftsjahres 2023 und mit Blick auf die auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtete

Unternehmensstrategie davon überzeugt, dass die Porsche AG exzellent für den anhaltenden Wandel in der Automobilindustrie positioniert ist.

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATS UND SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS BZW. DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2023 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben und Pflichten wahrgenommen und sich intensiv mit der Lage und den Perspektiven der Porsche AG befasst. Dabei überwachte der Aufsichtsrat den Vorstand bei der Führung der Geschäfte und beriet ihn regelmäßig in allen zentralen Fragen, immer auch mit Blick auf die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

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

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

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

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

Das Plenum des Aufsichtsrats traf sich im Geschäftsjahr zu vier Sitzungen. Darüber hinaus gab es zwei Umlaufbeschlüsse außerhalb regulärer Sitzungen. Insgesamt betrug die Teilnahmequote im Jahr 2023 bei den Aufsichtsratssitzungen (Plenum) erfreuliche 96 %. Die Ausschüsse des Aufsichtsrats tagten – mit Ausnahme einer Sitzung, an der ein Teilnehmer verhindert war – stets in voller Besetzung.

Sollte ausnahmsweise einem Mitglied des Aufsichtsrats bzw. eines Ausschusses die Teilnahme an einer Sitzung nicht möglich gewesen sein, konnte sich das Mitglied auf Grundlage der vorbereiteten Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen. Die Mitwirkung an der Beschlussfassung erfolgte in diesem Fall durch schriftliche Stimmabgabe. Digital bereitgestellte Unterlagen stellten wie schon in den Vorjahren effiziente Sitzungsvorbereitungen und Verläufe sicher.

Die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse, die im Berichtsjahr getagt haben, kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

	Aufsichtsratssitzungen		Sitzungen der Ausschüsse			
	Plenum	Anwesenheit in %	Präsidium	Anwesenheit in %	Prüfungsausschuss	Anwesenheit in %
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)	4 von 4	100 %	8 von 8	100 %	–	–
Jordana Vogiatzi (Stellv. Vorsitz)	3 von 4	75 %	7 von 8	87,5 %	–	–
Dr. Arno Antlitz	4 von 4	100 %	8 von 8	100 %	–	–
Dr. Christian Dahlheim	4 von 4	100 %	–	–	4 von 4	100 %
Micaela le Divelec Lemmi	4 von 4	100 %	–	–	4 von 4	100 %
Melissa Di Donato Roos	4 von 4	100 %	–	–	–	–

	Aufsichtsratssitzungen		Sitzungen der Ausschüsse			
	Plenum	Anwesenheit in %	Präsidium	Anwesenheit in %	Prüfungsausschuss	Anwesenheit in %
Dr. Hans Michel Piëch	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Hans Dieter Pötsch	3 von 4	75 %	–	–	–	–
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	4 von 4	100 %	–	–	4 von 4	100 %
Dr. Hans Peter Schützinger	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Hauke Stars	4 von 4	100 %	8 von 8	100 %	–	–
Ibrahim Aslan	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Harald Buck	4 von 4	100 %	8 von 8	100 %	4 von 4	100 %
Wolfgang von Dühren	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Akan Isik	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Nora Leser	4 von 4	100 %	–	–	4 von 4	100 %
Knut Lofski	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Vera Schalwig	3 von 4	75 %	–	–	–	–
Stefan Schaumburg	4 von 4	100 %	–	–	–	–
Carsten Schumacher	4 von 4	100 %	8 von 8	100 %	4 von 4	100 %

Die im Rahmen der Corona-Pandemie eingeführten virtuellen Sitzungsformate konnten zugunsten physischer Sitzungsteilnahmen sukzessive zurückgefahren werden. Trotz in der Zwischenzeit ausgereifter Technik bei der Bild- und Tonübertragung ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die physische Versammlung – insbesondere was Sitzungen des Plenums anbelangt – das Mittel der Wahl sein sollte. Von den vier Plenumssitzungen im Jahr 2023 wurden alle Sitzungen grundsätzlich physisch in Zuffenhausen bzw. in einem Fall am Standort in Weissach durchgeführt. Bei einer Sitzung wurde die Präsenzsitzung um die Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form (sog. hybrides Sitzungsformat) erweitert. In Bezug auf einzelne Ausschusssitzungen hat sich die Flexibilität solcher hybriden Sitzungsformate erneut bewährt. So war es unter anderem möglich, auch kurzfristig einberufene Präsidiumssitzungen effizient und unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung von Reisezeiten durchzuführen. Von den insgesamt acht Sitzungen des Präsidiums wurden vier physisch und vier als virtuelle Sitzungen mit Bild- und Tonübertragung durchgeführt. Bei den vier Sitzungen des Prüfungsausschusses wurde ausschließlich physisch getagt. Keine der Sitzungen des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses wurde als Telefonkonferenz durchgeführt.

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

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

der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft, die am 28. Juni 2023 erstmalig seit dem Börsengang als Publikumshauptversammlung abgehalten wurde, fand eine umfassende Schulung zu den Rechten und Pflichten sowie den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen der Hauptversammlung statt. Am 29. November 2023 wurde erstmalig das Konzept des Aufsichtsrats-Schulungstags umgesetzt. In einer mehrstündigen interaktiven Schulung wurde hier zu den Themen Kapitalmarkt- und Insiderrecht informiert. Zudem hat sich der Aufsichtsrat an diesem Tag mit dem Thema Selbstbeurteilung und deren konkreter Umsetzung für den Aufsichtsrat der Porsche AG befasst, da im Geschäftsjahr 2023 die erste Selbstbeurteilung seit dem Börsengang durchgeführt wurde. Weitere Informationen zur Durchführung der Selbstbeurteilung sowie zur Auswertung der Ergebnisse sind der Erklärung zur Unternehmensführung unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> zu entnehmen. Alle Schulungen wurden mit Unterstützung interner und externer Experten durchgeführt.

Über rein rechtliche Themen hinaus standen Schulungen zu Produkt- und Technikthemen im Fokus. Im Rahmen der Designpräsentation wurden den Aufsichtsratsmitgliedern zukünftige Fahrzeugmodelle umfassend vorgestellt. Ab dem kommenden Jahr ist geplant, das Thema Produkt- und Technikkompetenz auch zu einem Teil des Aufsichtsrats-Schulungstags zu machen. Darüber hinaus wird der Aufsichtsrat in Abstimmung mit internen und externen Experten ganzjährig prüfen, welche Themen sich für den Aufsichtsrats-Schulungstag eignen, um den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats und dem Gesamtgremium ein umfangreiches Aus- und Fortbildungsangebot anzubieten.

Neben den genannten Schulungsformaten besteht ein umfassendes Onboarding-Programm für neue Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen dessen beispielsweise die

Gelegenheit besteht, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem Austausch über allgemeine und aktuelle Themen zu treffen und somit einen Überblick über unternehmensrelevante Themen sowie die Governance-Struktur zu erhalten. Außerdem wird den neuen Mitgliedern des Aufsichtsrats umfangreiches Informationsmaterial für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit zur Verfügung gestellt. Auch wenn im Geschäftsjahr 2023 keine neuen Mitglieder im Kreis des Aufsichtsrats zu begrüßen waren, wurde das Onboarding-Programm weiterentwickelt.

SCHWERPUNKTE DER TÄTIGKEIT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtszeitraum in sämtlichen Sitzungen intensiv mit den zentralen Themen des Unternehmens und der wirtschaftlichen Situation der Porsche AG sowie ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften.

Schwerpunkte der Themen im Aufsichtsrat bildeten die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2022 im Februar 2023 sowie die alljährliche Verabschiedung der Planungsrunde. Der Aufsichtsrat hat sich im Rahmen der Planungsrunde PR72 intensiv mit der langfristigen Unternehmensplanung inklusive des Produktprogramms sowie der Fahrzeugprojekte der Porsche AG befasst und diese freigegeben. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat umfassend mit der Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen für die Hauptversammlung 2023 sowie deren Einberufung.

Im Rahmen der finanziellen und gesellschaftsrechtlichen Angelegenheiten befasste sich der Aufsichtsrat mit strategischen Entscheidungen zur Beteiligung bei einem Zellmaterialhersteller sowie mit der Erweiterung der Cellforce Group (CFG). Hier wurde eine zusätzliche Finanzierung bei der CFG zur Sicherstellung der Weiterentwicklung von High-Performance-Zellen durch den Aufsichtsrat freigegeben. Durch die Freigabe von Eigenkapitalerhöhungen in einzelnen „Porsche Financial Services“-Ländergesellschaften konnte das weltweite Leasing- und Finanzierungsgeschäft weiter ausgebaut werden. Im Rahmen der regelmäßigen Befassung mit den verschiedenen Porsche-Tochtergesellschaften lag ein Schwerpunkt auf dem Erwerb weiterer Geschäftsanteile an der MHP sowie ihrer strategischen Weiterentwicklung. Der Aufsichtsrat diskutierte intensiv Ausrichtung und Anteilsstruktur an der MHP und stimmte dem Erwerb der noch von dem Gründungsgesellschafter gehaltenen Anteile zu. Auf der Tagesordnung standen darüber hinaus einzelne Beteiligungen an innovativen und strategisch wichtigen Gesellschaften und Start-ups. Zudem hat sich der Aufsichtsrat turnusmäßig mit der Finanzierungsstrategie befasst und entsprechende Rahmengenutzungen freigegeben. Die im Zusammenhang mit dem Börsengang angekündigte Ablösung einer Kreditlinie bei der Volkswagen AG wurde erfolgreich umgesetzt und der Aufsichtsrat hat den Abschluss einer neuen, attraktiven Kreditlinie bei einem Bankenkonsortium freigegeben.

Zum Ende des Jahres musste sich der Aufsichtsrat wiederholt intensiv mit den mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf das operative Geschäft der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften befassen.

Des Weiteren waren personelle Angelegenheiten im Vorstand ein wesentlicher Beratungsgegenstand des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr. Neben der strukturellen Frage zur Anpassung des Geschäftsverteilungsplans durch den Start von Sajjad Khan als neuem Mitglied des Vorstands mit der Verantwortung für den Bereich Car-IT zum 1. November 2023 war auch die Verlängerung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern Gegenstand der Aufsichtsratsbefassung. Turnusmäßig wurden die Verlängerungen der Vorstandsbestellungen von Albrecht Reimold (Produktion und Logistik), Dr. Michael Steiner (Forschung und Entwicklung) sowie Barbara Frenkel (Beschaffung) behandelt. Alle drei Vorstandsbestellungen wurden verlängert.

Weitere zentrale Beratungsgegenstände in diesem Zusammenhang waren eine weitere Optimierung des Systems zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der Ziele für die variable Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024. Im Rahmen der Überarbeitung des Vergütungssystems wurde zudem die turnusgemäße Überprüfung der Vergütungshöhen vorgenommen. Das überarbeitete System für die Vergütung der Vorstandsmitglieder soll der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft im Jahr 2024 zur Billigung vorgelegt werden.

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

Schließlich hat sich der Aufsichtsrat mit den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst. Der Aufsichtsrat diskutierte eingehend die Vorgaben und gab zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG ab.

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN IM AUFSICHTSRAT

Das Geschäftsjahr 2023 brachte keine personellen Veränderungen im Aufsichtsrat mit sich; das eingespielte Team hat das ganze Jahr erfolgreich gearbeitet.

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS DER GESELLSCHAFT

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet, die ihn bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben unterstützen. Die Aufsichtsratsausschüsse haben die folgenden Aufgaben bzw. sind wie folgt besetzt:

Präsidium

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

Mitglieder des Präsidiums sind:

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)
- Dr. Arno Antlitz
- Hauke Stars
- Jordana Vogiatzi
- Harald Buck
- Carsten Schumacher

Prüfungsausschuss

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses sind:

- Dr. Christian Dahlheim (Vorsitzender)
- Micaela le Divelec Lemmi
- Dr. Ferdinand Oliver Porsche
- Carsten Schumacher
- Nora Leser
- Harald Buck

Nominierungsausschuss

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

Mitglieder des Nominierungsausschusses sind:

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)
- Dr. Arno Antlitz
- Hauke Stars

Vermittlungsausschuss

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

Mitglieder des Vermittlungsausschusses sind:

- Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)
- Hauke Stars
- Jordana Vogiatzi
- Harald Buck

Related-Party Ausschuss

Der Related-Party Ausschuss entscheidet in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen über die Zustimmung zu bestimmten Geschäften der Gesellschaft mit ihr nahestehenden Personen.

Mitglieder des Related-Party Ausschusses sind:

- Dr. Hans Michel Piëch
- Micaela le Divelec Lemmi
- Hauke Stars
- Wolfgang von Dühren
- Akan Isik

TAGUNGSHÄUFIGKEIT UND INHALTLICHE SCHWERPUNKTE DER AUSSCHÜSSE

Das Präsidium tagte im Geschäftsjahr 2023 achtmal. Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2023 viermal. Der Nominierungsausschuss, der Vermittlungsausschuss und der Related-Party Ausschuss traten im Berichtsjahr nicht zusammen.

Das Präsidium beschäftigte sich insbesondere mit der Beratung und Beschlussempfehlung für das Plenum. Personelle Angelegenheiten, die den Vorstand betreffen, wurden umfassend vorbesprochen. So waren die Verlängerungen der Vorstandsdienstverträge, nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten, die Zustimmung zu Nebentätigkeiten oder die Anpassung von Regelwerken im Bereich der Nebenleistungen Gegenstand im Präsidium. Das Präsidium hat sich darüber hinaus in mehreren Sitzungen umfassend mit der langfristigen Nachfolgeplanung befasst.

Der Prüfungsausschuss hat sich im Schwerpunkt mit den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie dem internen Revisionssystem und der Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens befasst. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsmitteilungen und dem Halbjahresfinanzbericht des Porsche AG Konzerns. Dabei lag der Fokus auf der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Mit dem Abschlussprüfer wurden zudem die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse besprochen.

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

PRÜFUNG DES JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSES

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023 sind ordnungsgemäß von der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

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

In der Sitzung am 28. Februar 2024 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Ferner behandelte der Aufsichtsrat den Abhängigkeitsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Jahresabschluss und der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung und der Gewinnverwendungsvorschlag. Weiter bereitgestellt wurden der vom Vorstand aufgestellte Abhängigkeitsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht und die Prüfungsberichte der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, den Prüfungsbericht für den Abhängigkeitsbericht sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert.

Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2023 der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen.

Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht eingehend geprüft und gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen erhoben. Ferner verabschiedete der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2024. Der Vergütungsbericht wird der Hauptversammlung der Gesellschaft nach § 120a Abs. 4 AktG zur Billigung vorgelegt.

INTERESSENKONFLIKTE UND DEREN BEHANDLUNG

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

Interessenkonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG 2023

Die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex stellen für den Aufsichtsrat wichtige Maßgaben für sein Handeln und seine Arbeitsweise dar. In der Entsprechenserklärung vom Dezember 2023 haben Vorstand und Aufsichtsrat erklärt, inwiefern den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2022 entsprochen wurde und künftig entsprochen wird.

Die gemeinsame Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat ist auf der Internetseite <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> dauerhaft zugänglich gemacht. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

DANK

Das Geschäftsjahr 2023 war sehr herausfordernd. Insbesondere vor diesem Hintergrund spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand und der Belegschaft für die geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Mit außerordentlichem Einsatz und Innovationsfreude, aber auch dem für Porsche typischen Verantwortungsbewusstsein haben alle Beschäftigten und Vorstände ihren Teil zum Erfolg des Unternehmens beigetragen. Zudem möchte ich mich im Namen des gesamten Aufsichtsrats bei Ihnen, liebe Aktionäre, für Ihre Treue und Unterstützung im Jahr 2023 bedanken. Ohne Sie alle wäre dieses Unternehmen nicht denkbar.

Zuffenhausen, 28. Februar 2024

Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS



Der Aufsichtsrat 2023 der Porsche AG

v. l. n. r.

Ibrahim Aslan, Knut Lofski, Dr. Hans Peter Schützinger, Dr. Christian Dahlheim, Nora Leser, Stefan Schaumburg, Micaela le Divelec Lemmi, Harald Buck, **Dr. Wolfgang Porsche** (Vorsitzender des Aufsichtsrats), **Jordana Vogiatzi** (Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats), Dr. Hans Michel Piëch, Melissa Di Donato Roos, Wolfgang von Dühren, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Arno Antlitz, Hauke Stars, Carsten Schumacher, Hans Dieter Pötsch, Akan Isik, Vera Schalwig

19
56

550 Spyder



NACHHALTIGKEIT

90

NACHHALTIGKEIT BEI PORSCHE

- 90 Strategiefelder
- 94 Stakeholderdialog und Wesentlichkeit

101

UMWELT

- 101 Umweltmanagement
- 104 Energie und Anpassung an den Klimawandel
- 108 Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe
- 110 Wasser und Meeresressourcen
- 111 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
- 112 Abfälle

115

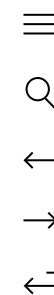
SOZIALES

- 115 Partner der Gesellschaft
- 119 Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft
- 126 Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte sowie Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften
- 127 Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern

129

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

- 129 Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken
- 131 Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten



Der Porsche AG Konzern betrachtet das Thema Nachhaltigkeit ganzheitlich: ökonomisch, ökologisch und sozial. Ökonomischer Erfolg, ökologisches Bewusstsein und soziale Verantwortung sind für den Porsche AG Konzern keine Gegensätze. Im Gegenteil: Sie verbinden sich zu einem Handlungsprinzip, welches die Maxime verfolgt, zukunftsfähig zu wirtschaften.

Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der damit verbundenen Bekämpfung des Klimawandels spielt die Mobilität und damit die Automobilbranche eine zentrale Rolle. Dabei ist neben der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion auch die gesamte Wertschöpfungskette ein fester Bestandteil der Porsche Strategie 2030¹.

Nachhaltigkeit ist für den Porsche AG Konzern kein kurzfristiger Trend, sondern als zentrales Querschnittsthema fest in der Porsche Strategie 2030 verankert.

Das Thema wird ganzheitlich betrachtet: Die Bereiche Umwelt (E), Soziales (S), Unternehmensführung (G) – ESG – beschreiben die Grundprinzipien nachhaltigen Wirtschaftens. Durch diese möchte der Porsche AG Konzern seiner Verantwortung gerecht werden, nachhaltiges und wertschaffendes Wachstum zu stärken und seinen ökologischen Fußabdruck kontinuierlich zu senken. Im Blickpunkt stehen dabei stets die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie die Erwartungen der Stakeholder.

Wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern werden im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 in sechs Strategiefeldern zusammengefasst.

-  **Dekarbonisierung**
-  **Kreislaufwirtschaft**
-  **Perspektivenvielfalt**
-  **Partner der Gesellschaft**
-  **Nachhaltige Lieferkette**
-  **Steuerung und Transparenz**

Alle sechs Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 verbindet der Porsche AG Konzern – soweit aktuell bereits möglich – mit klaren Zielen, Kennzahlen und Maßnahmen. Bereits heute sind ESG-relevante Kennzahlen, wie z. B. der Dekarbonisierungsindex (DKI), vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Die sechs Felder der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 und die damit verbundenen Aktivitäten richtet der Porsche AG Konzern auch an den Sustainable Development Goals (SDGs) aus der Agenda 2030 der Vereinten Nationen aus. Diese dienen dem Porsche AG Konzern als Orientierung für die eigenen Geschäftstätigkeiten. Sie geben Anhaltspunkte, wie sich wirtschaftlicher Fortschritt, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit miteinander verbinden lassen. → **Nachhaltigkeitsmanagement**

STRATEGIEFELDER

Strategiefeld Dekarbonisierung

Das Produktportfolio bildet den Kern der Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Mit innovativen Produkten und Technologien sowie attraktiven Dienstleistungen gestaltet der Porsche AG Konzern die Mobilität von morgen. Dazu zählen insbesondere zukunftsweisende Antriebskonzepte, die deutlich geringere CO₂-Emissionen verursachen sollen.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Elektromobilität. Der Porsche AG Konzern plant, im Jahr 2030 mehr als 80 Prozent seiner Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb auszuliefern – abhängig von der Nachfrage seiner Kundschaft und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Bereits im Jahr 2019 wurde mit dem vollelektrischen Taycan in diese Ära gestartet. In 2024 wird die Produktpalette um den vollelektrischen Macan erweitert.

¹ Die Porsche Strategie 2030 orientiert sich an den vier Stakeholderdimensionen: Kundschaft, Gesellschaft, Mitarbeitende und Investoren. Der Porsche AG Konzern verfolgt im Rahmen seiner Strategie 2030 eine Ausrichtung zu mehr Nachhaltigkeit. Zusammen mit den Themen „Kunde“, „Produkte“, „Digitalisierung“, „Organisation“ und „Transformation“ bildet „Nachhaltigkeit“ eine von sechs Querschnittsstrategien.

Aufbauend auf seiner Elektrifizierungsstrategie strebt der Porsche AG Konzern eine weitere Dekarbonisierung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Produkte und Prozesse an. Dies hat der Porsche AG Konzern für den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge in seiner Strategie verankert. Damit berücksichtigt der Porsche AG Konzern neben den CO₂-Emissionen der Fahrzeugproduktion auch die angenommenen Emissionen in der vorgelagerten Lieferkette und in der nachgelagerten Nutzungsphase der Fahrzeuge – bis hin zur Demontage für das Recycling am Fahrzeuglebensende.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften ermitteln in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die errechnete Menge der Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Fahrzeuge anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI) in Tonnen CO₂-Äquivalent pro Fahrzeug¹. → **Klimaschutz**

Strategiefeld Kreislaufwirtschaft

Ein verantwortungsbewusster und ressourcenerhaltender Umgang mit Rohstoffen sowie eine lang anhaltende Nutzung der Fahrzeuge und der darin verwendeten Materialien ist dem Porsche AG Konzern ein wichtiges Anliegen. Innerhalb der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns zählt somit das Strategiefeld Kreislaufwirtschaft zu den zentralen Bausteinen. An verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette sollen kreislauffähige Konzepte verwirklicht bzw. vorhandene ausgebaut und verbessert werden. Die Porsche AG bemüht sich um die Verwendung ökologisch nachhaltiger Materialien sowie, wo technisch möglich, um die Reduktion des Anteils von Primärrohstoffen und geschlossene Rohstoffkreisläufe.

Das Strategiefeld gliedert sich in mehrere Handlungsfelder. Innerhalb dieser bearbeiten funktionsübergreifende Teams unterschiedliche Schwerpunktthemen – darunter etwa Kreislaufkonzepte für Hochvoltbatterien, der Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, nachhaltiges Produktdesign, die Vermeidung von Kunststoffabfällen und Konzepte für die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten.

Darüber hinaus deckt das Strategiefeld auch Projekte zur Kreislaufwirtschaft an den Standorten ab. Der Porsche AG Konzern verfolgt an seinen Fahrzeugproduktionsstandorten langfristig die Vision einer „Zero Impact Factory“ – eine Fahrzeugproduktion mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen.

¹ Der Porsche AG Konzern greift zur Ermittlung des DKI auf Annahmen zurück, die u. a. statistisch begründet sind. Der Porsche AG Konzern erhebt den DKI modellbasiert auf Grundlage Porsche AG Konzern-spezifischer Prämissen und Werte sowie mit Daten aus anerkannten Life-Cycle-Assessment-Datenbanken. Als gesamte Laufleistung eines Fahrzeugs werden 200.000 km angenommen. Die Wartung der Fahrzeuge ist nicht Bestandteil der Berechnung. Ungenauigkeiten durch diese Modellierung sind nicht auszuschließen. Das angestrebte Ziel der bilanziellen CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge in 2030 beruht auf einer Mittelwertbetrachtung und enthält derzeit auch notwendige Kompensationen.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sind auf dem Weg zur Vision bereits vorangekommen.

Da der Einsatz von zirkulären Materialien auch oftmals Vorteile in Bezug auf den CO₂-Fußabdruck des Materials hat, zählt das Strategiefeld Kreislaufwirtschaft auch auf die gesetzten Dekarbonisierungsziele des Porsche AG Konzerns ein.

Strategiefeld Perspektivenvielfalt

Der Mensch steht im Porsche AG Konzern im Mittelpunkt. Im Wissen, dass jeder Mitarbeitende mit seinen einzigartigen Fähigkeiten zum Unternehmenserfolg beiträgt, setzt sich der Porsche AG Konzern aktiv für Vielfalt und Inklusion in der Belegschaft ein.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie setzt der Porsche AG Konzern einen Schwerpunkt bei Diversität und Chancengleichheit. Neben der Chancengerechtigkeit zwischen den Geschlechtern steht die Vielfalt der internationalen Belegschaft im Vordergrund. Der Porsche AG Konzern legt Wert auf Offenheit gegenüber Menschen unterschiedlicher Herkunft und sexueller Orientierung und fördert auch eine harmonische und produktive Zusammenarbeit zwischen den Generationen – unter bewusster Einbindung von Menschen mit Behinderungen.

Im Berichtsjahr wurde vom Porsche AG Konzern die Zusammenarbeit in gemischten Teams weiter ausgebaut. In einem Umfeld, das von Perspektivenvielfalt geprägt ist, sollen sich die unterschiedlichen Stärken und Kompetenzen aller Beteiligten optimal ergänzen, sodass alle Mitarbeitenden ihr Potenzial bestmöglich entfalten können. → **Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft**

Strategiefeld Partner der Gesellschaft

Der Porsche AG Konzern versteht sich als verantwortungsbewusstes Mitglied und Partner der Gesellschaft. Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt der Porsche AG Konzern daher weltweit Regionen und Gemeinschaften in ihren Bemühungen, die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das gesellschaftliche Miteinander zu stärken.

„Partner der Gesellschaft“ heißt daher auch ein eigenes Nachhaltigkeitsstrategiefeld des Porsche AG Konzerns. Mit diesem werden aktiv Corporate-Citizenship-Projekte unterstützt, die insbesondere den Menschen zugutekommen, deren Lebensumfeld direkt oder indirekt mit dem Porsche AG Konzern verbunden ist – sei es an den eigenen Unternehmensstandorten oder bei unmittelbaren Zulieferern und Geschäftspartnern. Vor allem junge oder benachteiligte Menschen sollen durch gezielte Förderung und Ausbildung befähigt werden, ihre Lebenssituation dauerhaft zu verbessern.

Das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ wird bereits seit 2020 von einem eigenen Kernteam betreut, das sich aus Vertreterinnen und Vertretern aller relevanten Organisationseinheiten des Porsche AG Konzerns zusammensetzt und etwa alle sechs Wochen tagt. Das Team legt eine übergreifende Strategie für das Strategiefeld fest, treibt die Corporate-Citizenship-Projekte voran und vernetzt die relevanten Fachabteilungen. Im Berichtsjahr lag ein Schwerpunkt der Arbeiten auf der Konzeption eines neuen übergreifenden Projekts mit dem Ziel, das gesellschaftliche Engagement des Porsche AG Konzerns weltweit noch besser zu bündeln und weiter zu stärken. Die Anlaufphase des Projekts ging über das Berichtsjahr hinaus.

Für die finanzielle Förderung von Projektideen des Porsche AG Konzerns kann das Strategiefeld auf den 2021 etablierten Gesellschaftsfonds zurückgreifen. Im Berichtsjahr flossen die Mittel des Fonds u. a. in die Umsetzung von Initiativen aus dem Programm „Join the Porsche Ride“ in den Ländern Brasilien, Chile, Saudi-Arabien und China. Ferner wurde damit der weitere Ausbau der Vermittlungsplattform „Porsche hilft“ finanziell unterstützt, die das ehrenamtliche Engagement der Mitarbeitenden fördern soll.

Strategiefeld Nachhaltige Lieferkette

Unternehmerische Verantwortung endet für den Porsche AG Konzern nicht an den Werkstoren. Sie erstreckt sich vielmehr über die gesamte Wertschöpfungskette, die mehr als 1.700 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 5.700 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial umfasst.

Mit der Erweiterung des Produktportfolios und der wachsenden Technologievelfalt wächst die Bedeutung der Lieferkette auch für die Nachhaltigkeitsstrategie. Der Porsche AG Konzern rückt daher die nachhaltigkeitsorientierte Steuerung seiner unmittelbaren Zuliefererbeziehungen konsequent in den strategischen Fokus. Bei unmittelbaren Zulieferern will der Porsche AG Konzern eine ökologisch nachhaltigere Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken

und ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement sicherstellen. In diesem Kontext beteiligt sich die Porsche AG stellvertretend für den Porsche AG Konzern auch am Branchendialog der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) der Bundesregierung, der menschenwürdige Arbeitsbedingungen zum Thema hat.

Konkret hat sich die Porsche AG¹ zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 90 % ihres Einkaufsvolumens an Produktionsmaterialien – das grundsätzlich von unmittelbaren Zulieferern mit Sustainability-Rating („S-Rating“) bezogen wird – die höchsten internen Qualitätsstandards der Nachhaltigkeit zu erfüllen. Das bedeutet: Bis zu dieser Zielmarke sollen 90 % der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial ein S-Rating der besten Bewertungskategorie (A) erreichen. Im Berichtsjahr lag der Erfüllungsgrad bereits bei 88,3 %. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Strategiefeld Steuerung und Transparenz

Integres Verhalten und Wirtschaften betrachtet der Porsche AG Konzern als essenzielle Grundlage aller unternehmerischen Aktivitäten. Im Strategiefeld „Steuerung und Transparenz“ arbeitet der Porsche AG Konzern daher kontinuierlich an weiteren Verbesserungen der Transparenz und verantwortungsvollen Unternehmensführung.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG das ESG-Management weiter ausgebaut und ein zentrales Steuerungs- und Monitoringsystem für ESG-Daten in Betrieb genommen. Zudem wurde die Harmonisierung der themenspezifischen Compliance-Management-Systeme der Porsche AG weiter fortgeführt. Unter anderem wurden die Leitlinien „Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner“ von der Porsche AG und vom Volkswagen Konzern konsolidiert und Compliance-Verbesserungsmaßnahmen standardisiert.

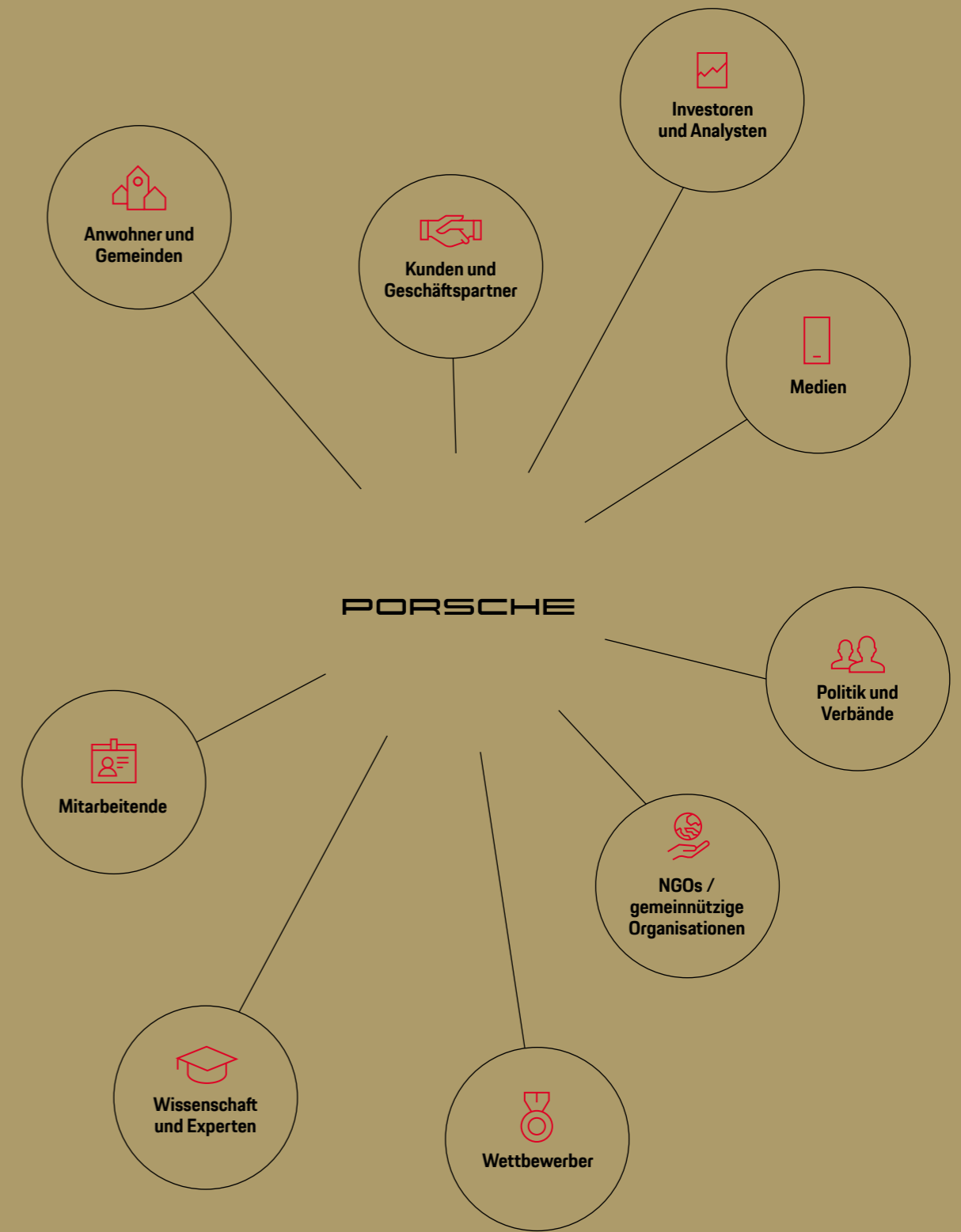
Um die Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) zu überwachen, hat die Porsche AG im Berichtsjahr in ausgewählten Fachbereichen der Porsche AG und in ausgewählten Tochtergesellschaften „Compliance Monitorings“ durchgeführt – u. a. mit Prüfungsinhalten zum Thema „Menschenrechte“. Daneben wurde der erste Bericht über die Erfüllung der unternehmerischen Sorgfaltspflichten bei der Porsche AG an das „Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle“ (BAFA) erstellt und veröffentlicht.

Seit dem Berichtsjahr 2023 sind ausgewählte Nachhaltigkeitsziele als ein Kriterium im Vergütungssystem für den Vorstand etabliert. Entsprechendes hat der Vorstand auch für das Management der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften umgesetzt. → **Vergütungsbericht**

¹ Im Porsche AG Konzern kauft alleinig die Porsche AG Produktionsmaterial ein.

Porsche-Stakeholder

Die wichtigsten Anspruchsgruppen des Porsche AG Konzerns, die auf der Basis von internen Analysen festgestellt wurden.



STAKEHOLDERDIALOG UND WESENTLICHKEIT

Stakeholder des Porsche AG Konzerns

→ GRI 3-1

Die Identifikation von Stakeholdern sowie deren Einbindung in einen Dialog ist für den Porsche AG Konzern wichtig, um gesellschaftliche Verantwortung ganzheitlich wahrzunehmen. Als „Stakeholder“ definiert die Porsche AG dabei alle Einzelpersonen oder Gruppen, die ein Interesse an einer Entscheidung oder Aktivität des Porsche AG Konzerns haben, weil sie dessen Handlungen direkt oder indirekt beeinflussen oder selbst von ihnen beeinflusst werden.

Die wichtigsten Stakeholdergruppen identifiziert der Porsche AG Konzern durch regelmäßige interne Analysen. Als wesentliche Akteure betrachtet der Porsche AG Konzern demnach „Anwohner und Gemeinden“, „Kunden und Geschäftspartner“, „Investoren und Analysten“, „Medien“, „Mitarbeitende“, „Politik und Verbände“, „Nichtregierungs- und gemeinnützige Organisationen“, „Wissenschaft und Experten“ sowie „Wettbewerber“.

Stakeholderkommunikation und -dialog

Weltweit beeinflussen sich die Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns und das Leben bzw. die Interessen vieler Menschen (Stakeholder). Mit verschiedenen Stakeholdergruppen kommuniziert der Porsche AG Konzern regelmäßig und baut diesen Dialog kontinuierlich aus, denn ein offener, transparenter Austausch von Informationen und Argumenten bildet die Grundlage für gegenseitiges Verständnis und Akzeptanz. Nur im nutzenbringenden und zielführenden Austausch kann der Porsche AG Konzern mit seinen direkten Dialogpartnern eine langfristige, von Vertrauen geprägte Beziehung aufbauen und pflegen.

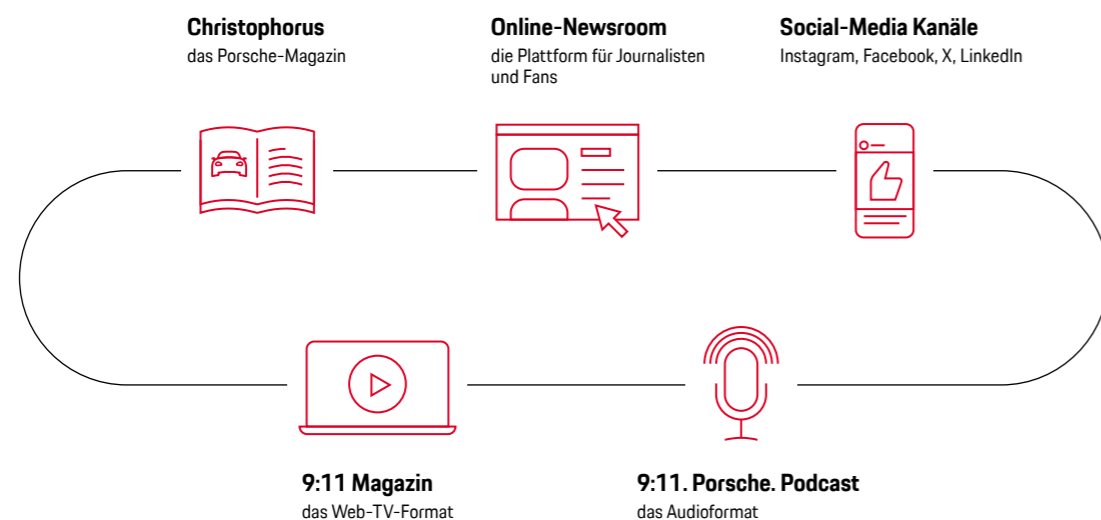
Der Porsche AG Konzern betreibt ein ganzheitliches Stakeholdermanagement, mit dem die Erwartungen der einzelnen Anspruchsgruppen systematisch erfasst und daraus wichtige gesellschaftliche Trends abgeleitet werden können. Die Interessen und Sichtweisen verschiedener Stakeholder reflektiert der Porsche AG Konzern kontinuierlich und berücksichtigt sie bei der strategischen Planung seiner Aktivitäten und unternehmerischen Entscheidungen – so auch im Bereich Nachhaltigkeit. Umgekehrt können auch die Stakeholder mehr über aktuelle und zukünftige Maßnahmen des Porsche AG Konzerns sowie über deren Voraussetzungen und Rahmenbedingungen erfahren.

Ausgewählte Instrumente des Stakeholdermanagements

Der Porsche AG Konzern legt Wert darauf, nicht übereinander, sondern miteinander zu reden. Durch einen Perspektivenwechsel möchte der Porsche AG Konzern andere Positionen verstehen, Herausforderungen gemeinsam bewältigen und langfristige Partnerschaften entwickeln. Dafür nutzt der Porsche AG Konzern unterschiedliche Medien- und Dialogformate sowie verschiedene interne und externe Kommunikationskanäle.

Um mit seinen Stakeholdern kontinuierlich im Dialog zu bleiben, sucht und pflegt der Porsche AG Konzern den direkten Kontakt. Auch im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern den aktiven Austausch mit seinen Stakeholdergruppen weiter intensiviert. Über den Porsche AG Konzern informieren z. B. das Porsche-Magazin „Christophorus“, der Online-Newsroom, die LinkedIn-, X- und Instagram-Kanäle, das Web-TV-Format „9:11 Magazin“, das Audioformat „9:11. Porsche. Podcast“ und die firmeneigenen Webseiten.

Externe Kanäle der Porsche-Öffentlichkeitsarbeit



Der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat 2023: Lucia Reisch, Adnan Amin, Raffaella Rein und Sarah Jastram (v. l. n. r.) → Nachhaltigkeitsorganisation

Mit der Interviewreihe „Perspektive Nachhaltigkeit“ hat der Porsche AG Konzern 2023 im Online-Newsroom eine Beitragsreihe mit dem Schwerpunkt Nachhaltigkeit eingeführt. Hier erzählen Mitarbeitende von ihren persönlichen Beiträgen zu mehr Nachhaltigkeit im Porsche AG Konzern und gewähren dabei fachliche sowie persönliche Einblicke.

Für die interne Kommunikation verwenden die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften die digitalen und teilweise auch gedruckten Carrera-Medien. Mitarbeitende finden auf den Intranetseiten von „Carrera Online“ und im „Carrera Magazin“ Informationen zu aktuellen Entwicklungen im Porsche AG Konzern, auch zum Thema Nachhaltigkeit. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG ihre Intranet-Themenseite „Nachhaltigkeit“ grundlegend überarbeitet und neu gestaltet.

Zur internen Kommunikation gehören außerdem regelmäßige Betriebs- und Ressortversammlungen, Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende, spezialisierte Themenwochen und digitale Events. 2023 befassten sich z. B. die Mitarbeitenden aus der Beschaffung der Porsche AG in einer Themenwoche vertiefend mit Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Durch solche Formate können die Beschäftigten ihre Anliegen einbringen und sich direkt mit den Fachverantwortlichen austauschen.

Akzeptanzkommunikation und Beschwerdemanagement

Beim Porsche AG Konzern sind Fragen, Vorschläge und Bedenken interner wie auch externer Anspruchsgruppen willkommen. Die Porsche AG berät auch die Tochtergesellschaften zur Kommunikation mit deren unmittelbaren Stakeholdern. Der Bereich „Politik und Gesellschaft“ sowie das „Zentrale Bau-, Umwelt- und Energiemanagement“ haben ein eigenes Beschwerdemanagement als zentrale Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge eingerichtet.

Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wurde der Beschwerdeprozess im Rahmen der Rezertifizierung nach ISO 14001 geprüft. Ab 2024 soll dieser auch auf die Standorte Weissach und Leipzig ausgeweitet werden. Durch diese Prozessoptimierung können die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften systematisch alle bekannten Anliegen erfassen, bewerten sowie bei Bedarf kurzfristig Maßnahmen ergreifen und dokumentieren. Entsprechende Kontaktmöglichkeiten sind öffentlich einsehbar und zugänglich.

Über die E-Mail-Adresse nachgefragt@porsche.de oder telefonisch über eine eigene Rufnummer können Beschwerden aus der Nachbarschaft eingehen. Im Berichtsjahr konnte die

Porsche AG einer zweistelligen Anzahl solcher Beschwerden nachgehen, bearbeiten und nachhaltig lösen. Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen beschwerten sich die Anwohnerinnen- und Anwohner in Einzelfällen über Lärm durch Baumaßnahmen. In allen Fällen lagen nachfolgende Messungen jedoch innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte für Lärmemissionen.

Über die E-Mail-Adresse nachhaltigkeit@porsche.de können sich Stakeholder direkt mit der Fachabteilung für Nachhaltigkeit in Verbindung setzen.

Die Porsche AG möchte den regelmäßigen direkten Austausch mit Anwohnerinnen und Anwohnern weiter ausbauen und plant daher zusätzlich zum Beschwerdemanagement weitere Austauschformate. Im Berichtsjahr begannen z. B. die konzeptionelle Planungen für eine Wiederaufnahme der bis 2020 regelmäßig durchgeführten Informationsveranstaltungen für die Nachbarschaft an ausgewählten Unternehmensstandorten.

Für einen standortübergreifenden Austausch mit internationalen Anspruchsgruppen hat der Porsche AG Konzern 2023 einen universell anwendbaren Leitfaden zur Akzeptanzkommunikation erarbeitet und diesen erstmals in ausgewählten Märkten eingesetzt. Der Leitfaden soll eine einheitliche und regional angemessene Kommunikation mit Stakeholdern vor Ort unterstützen. In Zusammenarbeit mit den Fachkräften der Vertriebsregionen will der Porsche AG Konzern den Leitfaden kontinuierlich weiterentwickeln.

Mitgliedschaften und Netzwerke

Ökonomische, ökologische und soziale Themen treibt der Porsche AG Konzern auch voran, indem die Porsche AG in Netzwerken, Nachhaltigkeitsinitiativen und Arbeitsgruppen mitwirkt. Auch das ist ein wesentlicher Bestandteil des Stakeholderdialogs.

Mitgliedschaften und Netzwerke

- > **UN Global Compact**

- > **Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e. V.**

- > **Deutsches Netzwerk Wirtschaftsethik**

- > **Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit**

- > **Value Balancing Alliance**

2022 ist die Porsche AG der weltweit größten und wichtigsten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung beigetreten: dem UN Global Compact. 2023 hat die Porsche AG ihre Verpflichtung zu den zehn Prinzipien der unternehmerischen Nachhaltigkeit des UN Global Compact durch den Beitritt zum UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V. bestätigt.

Darüber hinaus ist die Porsche AG seit 2016 Mitglied des „Bundesdeutschen Arbeitskreises für Umweltbewusstes Management e. V.“ (B.A.U.M.). 2017 trat die Porsche AG dem „Deutschen Netzwerk Wirtschaftsethik“ (DNWE) bei und bekennt sich seitdem auch als Unterzeichnerin der Charta der „Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit“ (WIN) des Landes Baden-Württemberg zu ihrer unternehmerischen Verantwortung.

Seit 2019 sind die Porsche AG und der Volkswagen Konzern als erste Automobilhersteller feste Mitglieder der „Value Balancing Alliance“. Die Porsche AG nimmt außerdem seit 2020 aktiv am „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) im Rahmen des „Branchendialogs Automobilwirtschaft“ teil. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG u. a. aktiv daran mitgewirkt, internationale Qualitäts- und Handlungsempfehlungen für einen verantwortungsvollen Lithiumabbau zu erstellen.

Stakeholderbefragung

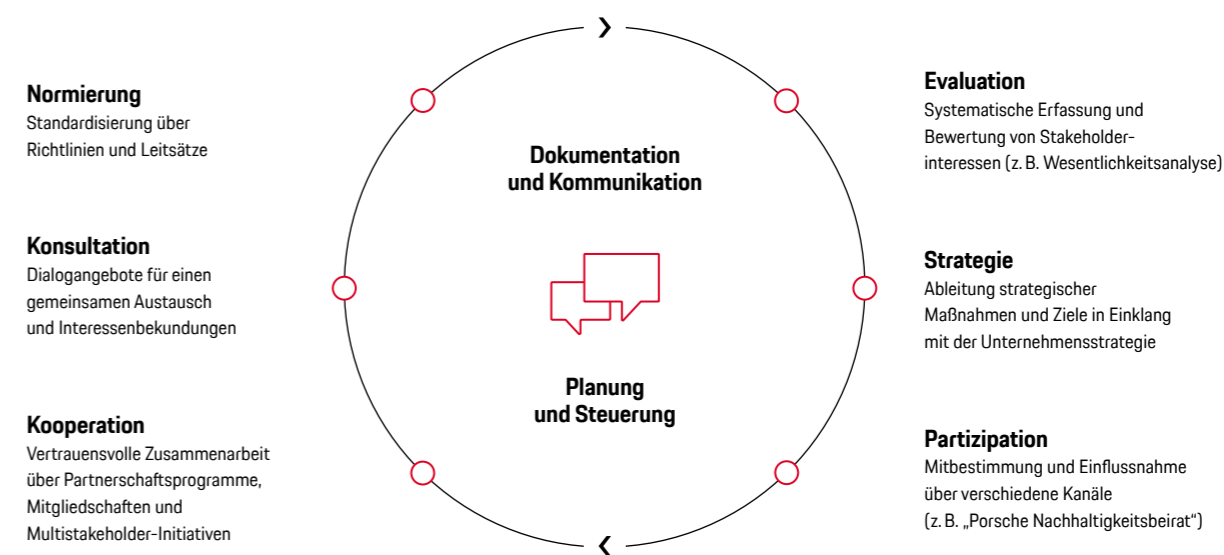
Seit 2013 befragt der Porsche AG Konzern seine Stakeholder alle zwei Jahre strukturiert zu ihren Einschätzungen und Erwartungen zu Nachhaltigkeitsthemen. Diese Befragung vermittelt dem Porsche AG Konzern Impulse und Anregungen und geht in den Prozess der Wesentlichkeitsanalyse ein. Turnusgemäß fand auch im Berichtsjahr eine Stakeholderbefragung statt.

Für diese anonyme, internationale Online-Befragung hat der Porsche AG Konzern zusammen mit internen und externen Fachkräften die Themen so ausgewählt, dass sie die bis dahin bekannten Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) abbildeten. Um Kontinuität zu gewährleisten, hat der Porsche AG Konzern auch Themen aus bisher gängigen Berichtsstandards und der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 aufgegriffen, insgesamt 27 Themenfelder. Die Befragung bestand aus einer offenen Umfrage im Online-Newsroom und einer gezielten Erhebung in den Regionen Europa, Nordamerika und Asien. Sie fand in deutscher, englischer und chinesischer Sprache statt.

An der offenen Online-Befragung nahmen rund 200 Personen teil. Bei der für die jeweilige Region repräsentativen Panelerhebung beantworteten mehr als 3.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Fragen. Insgesamt kamen rund 37 % der Rückmeldungen aus europäischen Märkten, etwa 32 % aus dem nordamerikanischen Raum und ungefähr 31 % aus der Region Asien. Neben unmittelbaren Stakeholdern waren unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch Vertreter von Medien, Nichtregierungsorganisationen, Wissenschaft, Behörden und Politik sowie sonstigen Stakeholdergruppen.

Auch die Mitglieder des „Porsche Nachhaltigkeitsbeirats“ nahmen an der Befragung teil. Zusätzlich bewerteten sie die Erhebungsmethodik, die Detailergebnisse und ihre Gesamteinschätzung der Stakeholderbefragung in einem separaten Workshop.

Stakeholdermanagement – ein ganzheitlicher Ansatz



Wesentlichkeit

→ GRI 3-1

2023 hat der Porsche AG Konzern eine neue Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Dabei bewertete dieser 27 potenziell wesentliche Themen. Der mehrstufige Prozess orientierte sich an den künftig geltenden Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Primär beruhte er auf einer objektiven Bewertung der Nachhaltigkeitsthemen durch die verantwortlichen Fachbereiche des Porsche AG Konzerns. Die Perspektive der Stakeholder wurde als zusätzliche Validierung im Prozess berücksichtigt.

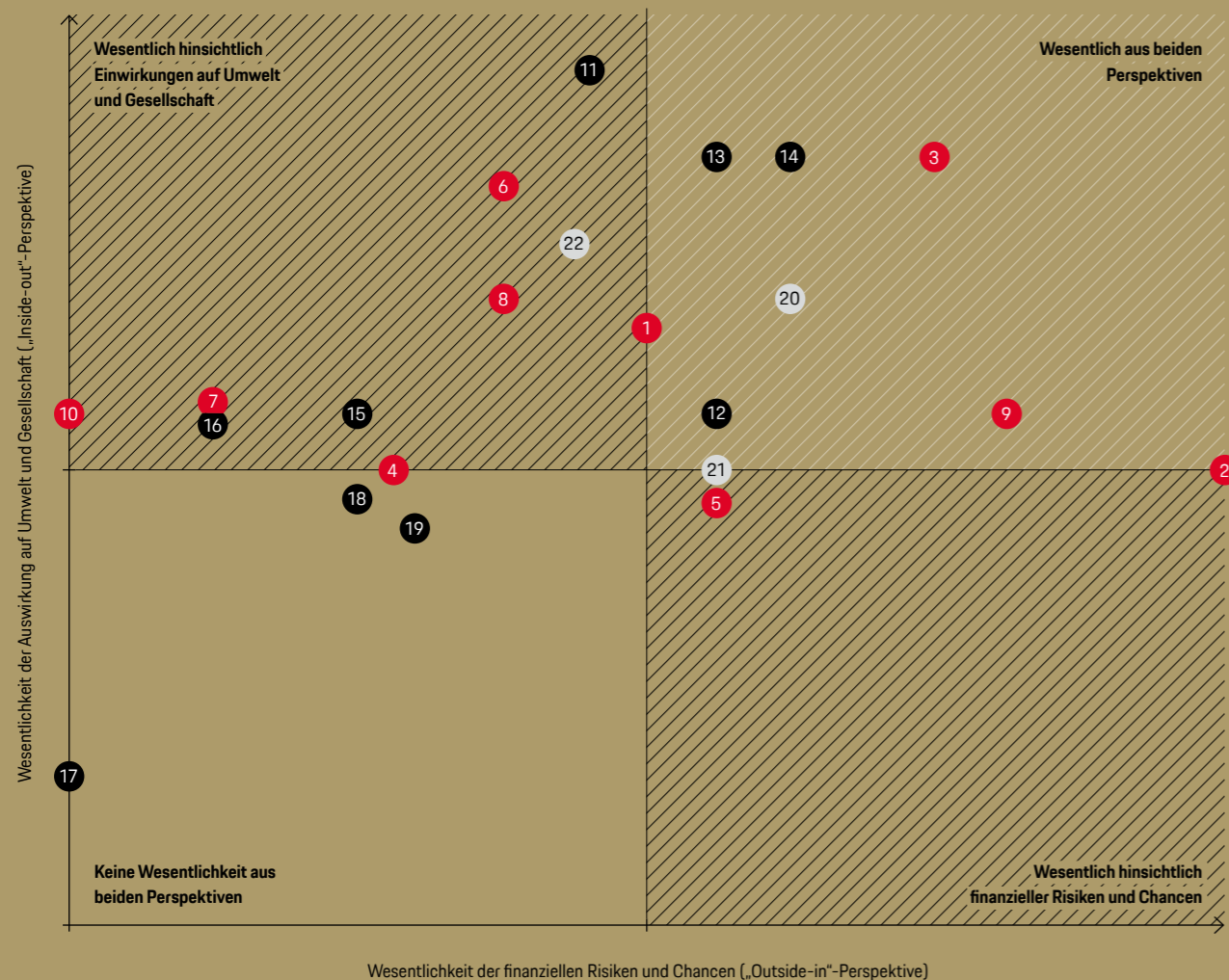
Grundlage der Einschätzung war das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit. Demnach ist ein Thema als wesentlich einzustufen, sobald in diesem Bereich entweder die Auswirkung des Porsche AG Konzerns auf Umwelt und Gesellschaft („Inside-out“-Perspektive) oder die Risiken und Chancen für die finanzielle Situation des Porsche AG Konzerns („Outside-in“-Perspektive) als wesentlich einzuschätzen sind. Die Risiken und Chancen hat der Porsche AG Konzern dabei in einer Bruttobewertung eingeschätzt, also die Risiken ohne Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen betrachtet. Bei dieser Bewertung berücksichtigte der Porsche AG Konzern auch die Ergebnisse seiner Stakeholderbefragung sowie die Einschätzungen des internen Risikomanagements.

Gemäß CSRD-Vorgaben bewerteten die Fachbereiche die Auswirkungen, Risiken und Chancen ihrer Themen anhand eines Punktesystems. Oberhalb festgelegter Schwellenwerte gilt ein Thema als wesentlich:

- 1) Bei den Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf ein Thema („Inside-out“-Perspektive) gab es Punkte je nach Schweregrad, räumlicher Ausbreitung, Eintrittswahrscheinlichkeit und (Un-)Umkehrbarkeit bei negativen Auswirkungen.
- 2) Für den finanziellen Einfluss von Risiken und Chancen auf das Geschäftsergebnis („Outside-in“-Perspektive) berücksichtigte der Porsche AG Konzern deren finanziellen Wert und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Die Ergebnisse dieser Bewertung führte der Porsche AG Konzern in einer Wesentlichkeitsmatrix zusammen. Anschließend überprüfte und validierte die Leitungsebene der beteiligten Fachbereiche die Positionierung der Themen in einem Wesentlichkeitsworkshop. Die Themen wurden in diesem Zusammenhang inhaltlich von 27 zu 22 Themenfeldern aggregiert. Der Betriebsrat und der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ kommentierten im letzten Schritt die Priorisierung der Themen. Deren Empfehlungen flossen ebenfalls in die endgültige Wesentlichkeitsmatrix ein. Sowohl der Steuer- und Lenkungsreis „Umwelt und Nachhaltigkeit“ als auch der Vorstand bestätigten diese und gaben sie schließlich frei.

Wesentlichkeitsmatrix



● Umwelt	● Soziales	● Unternehmensführung
1 Energie S. 104	11 Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft S. 119	20 Corporate Governance, Korruption und Bestechung S. 250
2 Anpassung an den Klimawandel S. 104	12 Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft S. 241	21 Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten S. 131
3 Klimaschutz S. 228	13 Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer S. 246	22 Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken S. 129
4 Umweltverschmutzung (Luft, Wasser, Boden) S. 108	14 Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette S. 236	
5 Besorgniserregende Stoffe S. 108	15 Rechte von Gemeinschaften S. 126	
6 Wasser S. 110	16 Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern S. 127	
7 Meeresressourcen S. 110	17 Sonstige arbeitsbezogene Rechte für die eigene Belegschaft	
8 Biologische Vielfalt und Ökosysteme S. 111	18 Rechte indigener Völker	
9 Kreislaufwirtschaft S. 233	19 Soziale Inklusion von Verbrauchern und/oder Endnutzern	
10 Abfälle S. 112		

Die Wesentlichkeitsmatrix bildet alle 22 Themen ab und ordnet sie farblich den drei Dimensionen Umwelt (rot), Soziales (schwarz) und Unternehmensführung (grau) zu. Die finanziellen Risiken und Chancen für den Porsche AG Konzern („Outside-in“-Perspektive) und die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft („Inside-out“-Perspektive) bilden die beiden Achsen der Matrix. Themen, die in beiden Perspektiven wesentlich sind, finden sich dann im rechten oberen Quadranten der Matrix.

Über diese Themen muss der Porsche AG Konzern nach § 289c HGB berichten. Beschreibungen und Inhalte dazu finden sich in der Nichtfinanziellen Erklärung im Lagebericht des Porsche AG Konzerns. Weitere Themen, die gemäß einer der beiden Perspektiven wesentlich sind, enthält der Nachhaltigkeitsbericht, ergänzt um zusätzliche unternehmensrelevante Themen.

Die Erkenntnisse aus der Wesentlichkeitsanalyse nutzt der Porsche AG Konzern darüber hinaus, um seine Nachhaltigkeitsstrategie zu überprüfen. Im Jahr 2024 soll der Wesentlichkeitsprozess zudem mit dem Volkswagen Konzern harmonisiert und hinsichtlich der bestehenden regulatorischen Anforderungen weiterentwickelt werden.

Nachhaltigkeit in der Finanzierung

Bereits seit der Emission des Schuldscheindarlehens über 1 Mrd. € im Jahr 2019 ist Nachhaltigkeit ein fester Bestandteil der Finanzierungsstrategie im Segment Automobile des Porsche AG Konzerns.

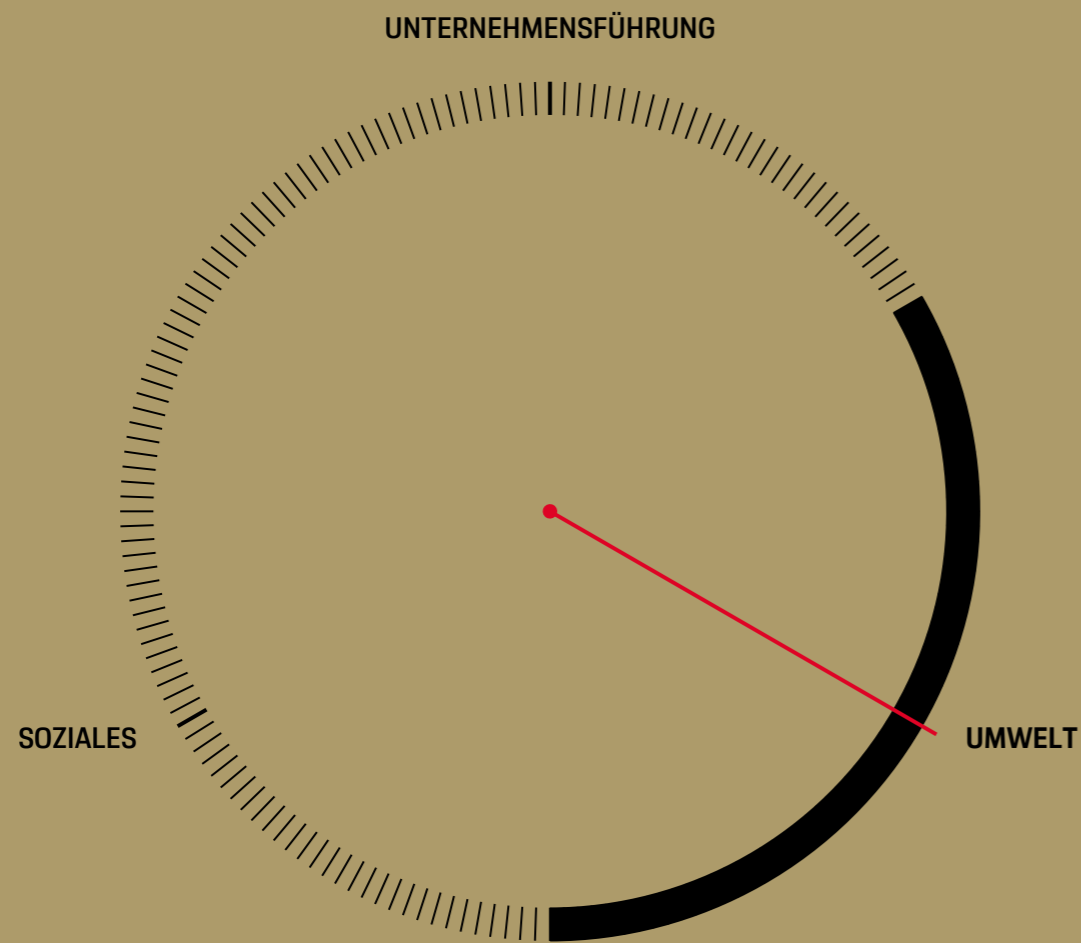
Dies wurde im Jahr 2023 durch eine Nachhaltigkeitskomponente in der neu abgeschlossenen syndizierten Kreditlinie in Höhe von 2,5 Mrd. € weiter unterstrichen.

Die Finanzierungskosten sind an die Entwicklung des Anteils der ausgelieferten rein elektrischen Fahrzeuge am Gesamtabsatz geknüpft. Der Porsche AG Konzern zielt darauf ab, im Jahr 2030 weltweit mehr als 80% der Neufahrzeuge als rein elektrische Modelle auszuliefern – abhängig von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen.

Die syndizierte Kreditlinie dient dabei ausschließlich der weiteren Stärkung der Liquiditätsposition. → **EU-Taxonomie**

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand wurden im Berichtsjahr in Höhe von 25 Mio. € (2022: 20 Mio. €, 2021: 33 Mio. €) von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass alle an die Zuwendung geknüpften Bedingungen erfüllt sind. Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich 2023 auf 9 Mio. € (2022: 41 Mio. €, 2021: 53 Mio. €).



-45%

Reduktion der Umweltauswirkungen in der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion von 2014 bis 2025.

-75%

Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung seit 2014, pro produziertem Fahrzeug der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH.

+48%

Steigerung der Rekuperationsleistung durch entsprechende Effizienzmaßnahmen bei der neuen Generation des Porsche Taycan.

UMWELT



UMWELTMANAGEMENT

Die Porsche AG verfolgt aktiv eine intern verabschiedete Umwelt- und Energiepolitik. In diesem Rahmen betrachten die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften möglichst alle erfassbaren umweltbezogenen Auswirkungen der eigenen betrieblichen Tätigkeiten und der Fahrzeugproduktion ganzheitlich. Zudem soll das unternehmerische Denken und Handeln daran ausgerichtet werden.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften bewerten diese Auswirkungen, machen sie schrittweise messbar und leiten daraus transparente und objektive Ziele ab. Mindestens jährlich bewertet der Vorstand diese Ziele und Maßnahmen und legt fest, ob und in welcher Form zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

Ziele, Programme und Kennzahlen

Eines der wichtigsten Umweltziele ist, dass der Porsche AG Konzern im Jahr 2030 über die gesamte Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge hinweg bilanziell CO₂-neutral sein will¹. Hierfür hat der Porsche AG Konzern ein

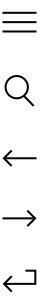
¹ Dieses Ziel umfasst Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen, wie sie im Rahmen des „Greenhouse Gas Protocol“ definiert sind. Bilanzielle CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette umschreibt die Ambition des Porsche AG Konzerns zur Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen insbesondere in der Produktion (Scope-1- und Scope-2-Emissionen), in der Lieferkette und in der Nutzungsphase der neu produzierten Fahrzeuge (vor- und nachgelagerte Scope-3-Emissionen), aber auch in anderen Scope-3-Emissionskategorien, wie z. B. Reisen der Mitarbeitenden. Kompensationen durch Emissionszertifikate, sogenannte „offsets“ (der Kategorien „avoided emissions“ und „removals“) sind in der Dekarbonisierungsstrategie der Porsche AG enthalten, zur bilanziellen CO₂-Neutralität verbleibende Emissionen sollen damit ausgeglichen werden. Die Emissionen von Fahrzeugen, die in den Jahren vor dem Erreichen der bilanziellen CO₂-Neutralität ausgeliefert wurden, werden bei der Bewertung der CO₂-Bilanz nicht berücksichtigt. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, sowie z. B. auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb der Kontrolle des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

umfangreiches Dekarbonisierungsprogramm gestartet, mit dem die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Produkte und Unternehmensprozesse deutlich verringert werden sollen. Der Porsche AG Konzern betrachtet die Dekarbonisierung der Fahrzeugwertschöpfungskette nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als finanzielle Chance. Als effektives Berichts- und Steuerungsinstrument für die Maßnahmen des Dekarbonisierungsprogramms dient seit 2019 der Dekarbonisierungsindex (DKI). → Klimaschutz, → Energie und Anpassung an den Klimawandel

Die Strategie der Porsche AG definiert übergreifend kurz-, mittel- und langfristige Ziele wie auch Maßnahmen für das Umwelt- und Energiemanagement auf Grundlage der aktuellen Umweltpolitik. Ziel ist es einerseits in der Porsche-eigenen Produktion die Umweltbelastungen pro Fahrzeug² im Zeitraum von 2014 bis 2025 um 45% zu reduzieren. Dieses Ziel wurde bereits im Jahr 2022 mit einer Verringerung um 58% erreicht.

Zudem sollen im Jahr 2030 die Umweltbelastungen durch die Porsche-eigene Fahrzeugproduktion um 95% im Vergleich zu 2018 gesenkt werden. In Bezug auf die Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen ergeben sich unterschiedliche Rahmenbedingungen für solche Zielsetzungen, weshalb der Entwicklungsstandort Weissach eine Ausnahme bildet: Dort sollen die Umweltauswirkungen im Jahr 2030 im Vergleich zu 2018 um 50% und im Jahr 2040 um 95% vermindert werden.

² Die Umweltauswirkungen der Porsche-Fahrzeugproduktion werden seit 2014 über „Key Performance Indikatoren“ (KPI) gemessen. Hierfür wurden vom Volkswagen Konzern fünf KPIs definiert, mit denen dieser übergreifend die Ressourceneffizienz eines Fahrzeugproduktionsstandortes misst: Verbrauch von Energie und Wasser, CO₂-Emissionen und Lösemitteln sowie Abfälle je Fahrzeug. Der gewichtete Mittelwert dieser KPIs wird als „Umweltreduktion Produktion“ (UEP) bezeichnet.



Die Unternehmensstrategie soll den Weg zur Verwirklichung einer „Zero Impact Factory“ ebnen – der Vision einer Fahrzeugproduktion mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen.

Daher haben die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften zusätzlich ein Ressourceneffizienzprogramm für alle Standorte und Bereiche der Fahrzeugproduktion aufgelegt. Die Produktion der Fahrzeuge ist der größte Verbraucher von Ressourcen im Porsche AG Konzern. Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik. Beispielhaft stehen hierfür neben dem Energieverbrauch die sparsame Wassernutzung durch Kreislaufsysteme oder Mehrfachverwendung sowie der sorgfältige Umgang mit potenziell belasteten Abwässern aus der Porsche-eigenen Produktion. Um den Einsatz nachhaltiger Materialien weiter zu fördern, hat die Porsche AG Kriterien definiert, die entsprechende Werkstoffe einzuhalten haben.

Mit der Vision der „Zero Impact Factory“ zielen die Porsche-Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie der Entwicklungsstandort Weissach darauf ab, die Umweltauswirkungen eines Standorts absolut und ganzheitlich zu messen. Hierfür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Standortcheckliste analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern – Umwelt-Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe, Mobilität – während die sogenannte „Impact Points“-Methode die Ressourcennutzung eines Standorts analysiert.

Handlungsfelder der Vision einer „Zero Impact Factory“



Die „Impact Points“-Methode wurde vom Volkswagen Konzern auf Basis der wissenschaftlich anerkannten „Methode der ökologischen Knappheit“ entwickelt und ermöglicht eine Berechnung der Umweltwirkung auf Basis der Ressourcennutzung und der Emissionen an definierten Standorten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften. Das Ergebnis sind sogenannte „Impact Points“ – Umweltbelastungspunkte, die eine Identifikation von ökologischen Hotspots ermöglichen sollen. → **Klimaschutz, → Energie und Anpassung an den Klimawandel**

Die Vorreiter auf dem Weg zur Vision der „Zero Impact Factory“ sind die Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig: Dort überwacht die Porsche AG die Umweltauswirkungen ihres Betriebs genau, einschließlich der relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Energieverbrauch, Abfallaufkommen und Mobilität.

Bestehende Umwelt- und Energiekennzahlen legen die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH jährlich offen und berichten über den Fortschritt der eigenen Nachhaltigkeitsbestrebungen, z. B. in der nichtfinanziellen Erklärung und im Nachhaltigkeitsbericht. Zudem berichtet die Porsche AG über Risiken und Chancen infolge des Klimawandels im → **TCFD-Index**, gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD).

Die Porsche AG unterscheidet bei Risiken und Chancen für die Geschäftstätigkeit nicht zwischen ESG- und anderen Risiken. Wesentliche das Klima betreffende Risiken sind im Risikoinventar des Porsche AG Konzerns enthalten. → **Energie und Anpassung an den Klimawandel, → Risiko- und Chancenbericht**

Umwelt Compliance: Richtlinien und Zuständigkeiten

Umweltschutz ist auch ein Themenbereich in der Compliance-Organisation des Porsche AG Konzerns. Relevant sind vor allem europaweit geltende Verordnungen und Richtlinien, Gesetze und Verordnungen des Bundes und der Länder sowie kommunale Satzungen.

Die Konzernrichtlinie „Environmental-Compliance-Management-System“ (ECMS) beruht auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns und vereinheitlicht das Vorgehen, die Zuständigkeiten sowie die Abläufe rund um Umwelt- und Energiethemen im gesamten Porsche AG Konzern.

Die Umsetzung des ECMS liegt im Verantwortungsbereich des Vorstands für Produktion und Logistik. Unterstützung erhält er dabei von der Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“. Sie überträgt die Vorgaben des Volkswagen Konzerns in eigene Vorgaben für die Porsche AG. Betriebsbeauftragte dieser Abteilung verfolgen die gesetzlichen Entwicklungen, werten sie aus und informieren die betroffenen Unternehmensbereiche.

Die Gesellschaftsrichtlinie „Environmental-Compliance-Management-System“ (ECMS) regelt die Zuständigkeiten, Prozesse und erforderlichen Maßnahmen im Umwelt-Compliance-Management auf Ebene der Porsche AG. Dies soll die notwendige Transparenz für die Durchführungsverantwortlichen innerhalb der Porsche AG gewährleisten. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde eine überarbeitete Fassung dieser Gesellschaftsrichtlinie veröffentlicht.

Ein organisiertes und strukturiertes Umwelt-Compliance-Management-System sichert die Umsetzung nationaler und internationaler umwelt- bzw. energierechtlicher Forderungen. Auf diese Weise sollen negativen Konsequenzen für die Porsche AG vorgebeugt und beispielsweise straf- oder zivilrechtliche Risiken für Mitarbeitende bzw. das Unternehmen minimiert werden. Außerdem dient das ECMS der stetigen Verbesserung der Umwelt- und Energieleistung sowie der Steigerung der Energieeffizienz. Das ECMS sorgt also dafür, dass zum einen die Umwelt- und Energiepolitik mit Leben gefüllt wird und zum anderen langfristige strategische Unternehmensziele im Bereich Energiemanagement und Umweltschutz erreicht werden.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften haben darüber hinaus die Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“ erlassen. Diese dient als interne Richtlinie und Regelwerk für unmittelbare Zulieferer.

Seit 2022 gibt es den ressort- und konzernübergreifenden Steuerkreis „Umwelt-Compliance-Management“. Das Gremium informiert zu übergreifenden strategischen Zielen und Maßnahmen, zur Gesetzeskonformität an den deutschen Unternehmensstandorten und zur internationalen Übertragbarkeit deutscher Regelungen. Der Steuerkreis tagt zweimal jährlich in voller (globaler) Besetzung sowie viermal jährlich auf nationaler Ebene.

Für die Standorte der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften gibt es eigene Umweltmanagement- und Energiebeauftragte, die ein umfangreiches Set an Umwelt- und Energiekennzahlen ermitteln, deren Plausibilität prüfen sowie Umwelt- und Energiemanagementaudits steuern. Die zugehörigen operativen und strategischen Aufgaben übernimmt die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“, die sich seit 2019 über Patenschaften mit den relevanten und betroffenen Fachabteilungen vernetzt. Die bestehende Kommunikation und Zusammenarbeit konnten so deutlich intensiviert werden.

Zertifizierungen

In jährlichen System- und Prozessaudits kontrollieren die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften stichprobenartig, dass die geltenden Umwelt- und Energiegesetze eingehalten werden. Dies wird durch einschlägige Zertifizierungen bestätigt, die regelmäßig von unabhängigen Dritten überprüft werden.

Auch hier nimmt der Standort Stuttgart-Zuffenhausen eine Vorreiterrolle ein: Der Standort der Porsche AG erfüllt seit über 25 Jahren die Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS), seit 1999 die Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und seit 2011 die Norm ISO 50001 für Energiemanagement.

Der Neubau des „Werk 4“ in Stuttgart-Zuffenhausen hat darüber hinaus als eines der ersten Industriequartiere in Deutschland von der „Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen“ (DGNB) das Zertifikat in Gold erhalten. Diesen Auszeichnungen liegen Bewertungen anhand von 40 Nachhaltigkeitskriterien zugrunde. Auch der Unternehmensstandort in Leipzig besitzt eine DGNB-Quartierszertifizierung mit dem Auszeichnungsgrad Platin. Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften haben den Anspruch, bei Neubauten grundsätzlich einen Mindesterfüllungsgrad der DGNB-Kriterien, die einem Zertifikat in „Gold“ entsprechen, zu erreichen.

Die Porsche Leipzig GmbH, das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach einschließlich der Außenstandorte, das zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim sowie die Porsche Werkzeugbau GmbH sind ebenfalls nach ISO 14001 und ISO 50001 zertifiziert.

Im Berichtsjahr wurde jeweils die nach ISO 14001 und ISO 50001 geforderte Rezertifizierung erfolgreich durchgeführt. Der Standort Stuttgart-Zuffenhausen wurde darüber hinaus nach EMAS revalidiert. Neben den offiziellen Zertifizierungen überprüfen die Porsche AG und ausgewählte

Tochtergesellschaften die Normeinhaltung jährlich im Rahmen der internen Umwelt- und Energiemanagementaudits sowie die durch die Porsche AG durchgeführte Umweltbetriebsprüfung des nach EMAS validierten Standortes Stuttgart-Zuffenhausen.

ENERGIE UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Der fortschreitende Klimawandel stellt eine Herausforderung für die Automobilindustrie weltweit dar. Neu entwickelte Fahrzeuge und Antriebssysteme sowie Maßnahmen für mehr Energieeffizienz und Klimaschutz während der Fahrzeugnutzung sollen dazu beitragen, die globalen Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Auch der Porsche AG Konzern arbeitet daran, die Auswirkungen seiner Tätigkeit auf die Umwelt und das Klima aktiv zu verringern. Gleichzeitig unterstützt der Porsche AG Konzern internationale Bemühungen um die Lösung globaler Umweltprobleme und bekennt sich klar zum Pariser Klimaabkommen.

In diesem Sinne verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, einerseits seine Emissionen kontinuierlich zu reduzieren und Energie immer effizienter zu nutzen. Andererseits strebt der Porsche AG Konzern danach, sich möglichst resilient auszurichten und auch auf potenzielle Folgen des Klimawandels vorzubereiten.

→ Umweltmanagement, → Klimaschutz

Risiko- und Chancenbetrachtung

Die Betrachtung von Klimarisiken und damit verbundene Szenarioanalysen beruhen auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5-Szenario bis zum Jahr 2050. Dieses Szenario geht von der höchsten anzunehmenden CO₂-Konzentration aus, die der Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) für möglich hält. Der Porsche AG Konzern prüft zusätzlich mögliche lokale Bedrohungen auf Relevanz und erarbeitet bei Bedarf Maßnahmen, um ihnen entgegenzuwirken. Dabei geht er von einer globalen Temperaturerhöhung um höchstens 4,8°C aus.

Wesentliche Risiken und Chancen mit Klimabezug misst der Porsche AG Konzern zusätzlich im Rahmen seines Nachhaltigkeits- und Umweltmanagements. Strategisch besonders bedeutend sind dabei die Kennzahlen Dekarbonisierungsindex (DKI) und der Anteil batteriebetriebener Fahrzeuge an allen Neufahrzeugen („BEV-Anteil“). → Klimaschutz

Der Vorstand des Porsche AG Konzerns hat ein Risikomanagementsystem eingerichtet, mit dessen Hilfe bestandsgefährdende Entwicklungen frühzeitig erkannt werden können. Das System identifiziert und bewertet Risiken und überwacht ihre Steuerung. Die Fachbereiche der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften sind direkt daran angeschlossen. Damit haben sie die Möglichkeit und die Pflicht, anhand klar definierter Prozesse (Risikoidentifikation, Risikobewertung, Risikosteuerung, Risikoüberwachung) mögliche negative Abweichungen

von einem Planwert (= Risiken) zu identifizieren. Demgegenüber wird im Rahmen des Chancenmanagements – dies ist integraler Bestandteil der operativen Aufbau- und Ablauforganisation im Zusammenspiel mit den allgemeinen Planungs- und Steuerungsprozessen im Porsche AG Konzern – der Fokus auf die bestmögliche Identifikation und die konsequente Umsetzung von sich ergebenden Chancen gelegt. → Risiko- und Chancenbericht

Der Vorstand und der Prüfungsausschuss erhalten jedes Quartal einen Bericht über die aktuelle Risikosituation des Porsche AG Konzerns. Dieser umfasst Top-Einzelrisiken und die Gesamtrisikoaanalyse des Porsche AG Konzerns, aus dem sich der aktuelle Grad der Bestandsgefahr ableiten lässt. Zusätzlich überprüfen und attestieren externe Wirtschaftsprüfer jährlich die Funktionsfähigkeit und Angemessenheit des Risikofrüherkennungssystems.

Der Porsche AG Konzern überarbeitet sein Risikoinventar regelmäßig. Im Berichtsjahr konnte das Risikomanagement weiter ausgebaut und dabei u. a. ein Augenmerk auf die physischen Klimarisiken (direkte Auswirkungen des Klimawandels, z. B. Extremwetterereignisse) und auf die transitorischen Risiken (Veränderungen, die sich aus dem Wandel hin zu einer klimaverträglichen Wirtschaft ergeben, z. B. Gesetze und Regelungen bezüglich CO₂-Emissionen der Flotte) gelegt werden.

Dabei ermittelte der Porsche AG Konzern konkret, welche Fahrzeugproduktionsstandorte durch physische Klimarisiken betroffen sein könnten. Die Bewertung dieser physischen Klimarisiken richtete sich nach der Lebensdauer des potenziell betroffenen Anlagevermögens.

Physische Klimarisiken ergeben sich einerseits aus einzelnen Extremwetterereignissen und deren Folgen (z. B. Hitze- und Trockenperioden, Überflutungen, Stürme, Hagel, Waldbrände, Lawinen). Andererseits entstehen sie aus langfristigen Veränderungen klimatischer und ökologischer Bedingungen (z. B. Niederschlagshäufigkeit und -mengen, Wetterunbeständigkeit, Anstieg des Meeresspiegels, Veränderung von Meeres- und Luftströmungen, Übersäuerung der Ozeane, Anstieg der Durchschnittstemperaturen mit regionalen Extremen). Physische Klimarisiken können auch indirekte Folgen haben (z. B. Zusammenbruch von Lieferketten, Beendigung von Geschäftstätigkeiten mit hohem Wasserverbrauch, klimabedingte Migration, bewaffnete Konflikte).

Für den Standort Stuttgart-Zuffenhausen konnten die Subrisiken „Hitzestress“ und „Starkregen“ als relevante physische Klimarisiken identifiziert werden. Nicht nur für alle Organismen bis hin zum Menschen bedeutet Hitze ein Stresszustand, sondern auch für Maschinen. Die steigenden Temperaturen im Zuge des Klimawandels verringern die Produktivität und erfordern vorbeugende Maßnahmen. Für den Standort Leipzig benannte der Porsche AG Konzern ebenfalls den Themenkomplex „Hitzestress“ als relevantes physisches Klimarisiko.

Neben den physischen Klimarisiken hat der Porsche AG Konzern auch transitorische Klimarisiken aufgenommen, die sich aus dem Wandel hin zu einer klimaverträglichen Wirtschaft ergeben. Hierbei führt er technologiebezogene, politische sowie markt- und nachfragebezogene transitorische Klimarisiken auf. Auch diese Risiken hat er analysiert und in sein Risikomanagement integriert.

Interdisziplinäre Teams aus dem Risikomanagement und den Fachbereichen des Porsche AG Konzerns bewerten die wesentlichen physischen und transitorischen Klimarisiken finanziell. Dabei wenden sie die Methodik des übergeordneten Risikomanagementsystems an. Ebenso werden Risikosteuerungsmaßnahmen abgeleitet.

Kurz-, mittel- und langfristige Risiken und Chancen mit Klimabezug sind für den Porsche AG Konzern strategisch wichtig. Das zeigt sich auch in der aktuellen Wesentlichkeitsanalyse von 2023: Die Themenbereiche Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel stellten sich erneut als wesentlich für den Porsche AG Konzern heraus. → Stakeholderdialog und Wesentlichkeit

Dekarbonisierungsprogramm

Um das gesetzte Ziel einer bilanziell CO₂-neutralen Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge in 2030 zu erreichen, hat der Porsche AG Konzern ein umfangreiches Dekarbonisierungsprogramm gestartet, mit dem die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge und Unternehmensprozesse deutlich verringert werden sollen. Der Porsche AG Konzern betrachtet die Dekarbonisierung seiner Wertschöpfungskette dabei nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als Chance für das Geschäftsmodell.

Die erfolgreiche Dekarbonisierung setzt eine konsequente Steuerung voraus. Deshalb hat der Porsche AG Konzern u. a. im Rahmen seiner Fahrzeugprojekte eine CO₂-Zielsteuerung eingeführt. Damit berechnet der Porsche AG Konzern kontinuierlich die Emissionen, definiert Maßnahmen zur Reduktion und trifft Entscheidungen anhand der DKI-Kennziffer als Indikator der wirtschaftlichen Effizienz einer Dekarbonisierungsmaßnahme (€/tCO₂e). Die Unternehmensplanung umfasst finanzielle Mittel zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele.

Im Dekarbonisierungsprogramm haben diejenigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung höchste Priorität, mit denen sich Treibhausgasemissionen vermeiden oder reduzieren lassen. Zusätzlich verfolgt der Porsche AG Konzern Ansätze zur Umstellung der Energieversorgung auf weniger CO₂-intensive oder regenerative Energien. Erst danach greift der Porsche AG Konzern auf das Mittel der Kompensation zurück: Wo sich Emissionen technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichen Aufwand nicht vermeiden lassen, kompensiert der Porsche AG Konzern sie nach Möglichkeit über Klimaschutzprojekte, die international anerkannten hohen Standards entsprechen sollen.

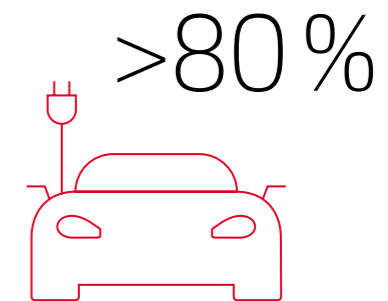
Als effektives Berichts- und Steuerungsinstrument für die Maßnahmen des Dekarbonisierungsprogramms dient seit 2019 der Dekarbonisierungsindex (DKI). → Klimaschutz

Maßnahmen zur Umsetzung der Umwelt- und Klimaziele

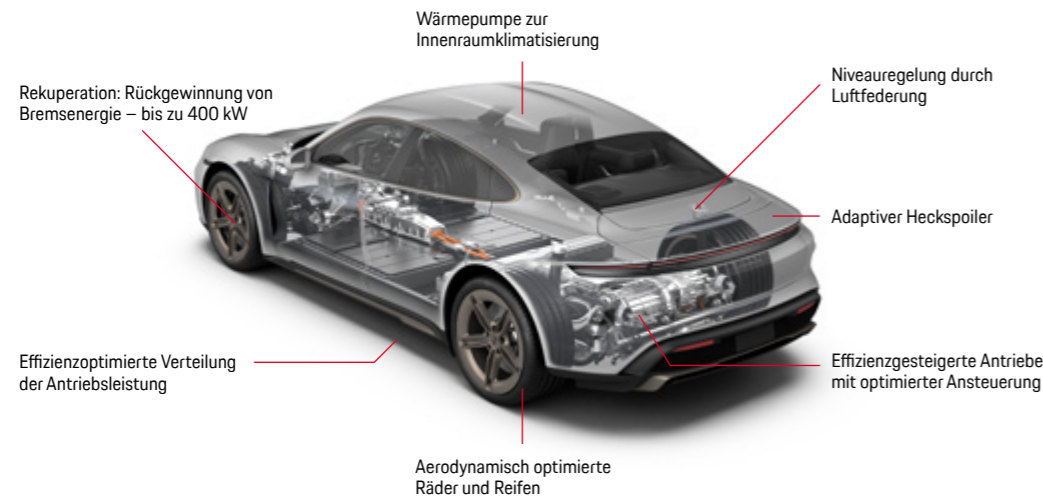
Bei der geschäftlichen Tätigkeit des Porsche AG Konzerns können Treibhausgasemissionen entstehen. In der Lieferkette ist das z. B. bei der Rohstoffgewinnung und der Produktion von Fahrzeugkomponenten, im Karosseriebau, in der Lackiererei und bei der Montage der Fall. In der Nutzungsphase spielen bei vollelektrifizierten Fahrzeugen die Treibhausgasmissionen durch die Bereitstellung des Stroms die größte Rolle, bei Verbrennern der CO₂-Gehalt der Abgase und die CO₂-Emissionen der Kraftstoffvorketten. Diese ermittelt der Porsche AG Konzern anhand regionsspezifischer mittlerer Verbrauchswerte. Beim Recycling können CO₂-Emissionen u. a. bei den Prozessen der Demontage entstehen.

Elektrifizierung als Schlüsselstrategie

Ein Schwerpunkt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ist für den Porsche AG Konzern die konsequente Umstellung der Fahrzeugmodelle auf die Elektromobilität: Ein Elektrofahrzeug kann weniger CO₂-Emissionen verursachen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. In seiner Nutzungsphase können erneuerbare Energiequellen wie Wind und Sonne zum Einsatz kommen. Hier liegt für den Porsche AG Konzern einer der größten Hebel zur Reduktion des bestehenden CO₂-Fußabdrucks. Deshalb treibt er die Elektrifizierung und Hybridisierung seines Fahrzeugportfolios intensiv voran.



Im Jahr 2030 sollen mehr als 80 % der ausgelieferten Fahrzeuge vollelektrifiziert sein – abhängig von der Nachfrage der Kundschaft und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen.



Auf dem Weg zur Elektrifizierung strebt der Porsche AG Konzern eine technologische Spitzenposition an. Dabei setzt er auf eine Antriebsstrategie mit drei Säulen: Benzinmotoren, Hybridantriebe und vollelektrische Antriebe. So trägt der Porsche AG Konzern den vielfältigen Anforderungen und Bedürfnissen seiner Kundinnen und Kunden ebenso Rechnung wie denen der Umwelt und des Gesetzgebers. Für die kommenden fünf Jahre plant der Porsche AG Konzern Investitionen von über 20 Mrd. € in die Elektrifizierung und Digitalisierung mit dem Schwerpunkt Fahrzeugprojekte. Im Jahr 2030 sollen mehr als 80% der ausgelieferten Fahrzeuge vollelektrifiziert sein – abhängig von der Nachfrage der Kundschaft und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen.

Fahrzeugeffizienz

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die neue Entwicklungsmethodik „Systems Engineering“ eingeführt, die noch stärker auf eine kontinuierliche Effizienzsteigerung der Fahrzeuge ausgerichtet ist. Zu diesem Zweck hat die Porsche AG eine eigene Organisationseinheit im Entwicklungsressort gegründet, die alle Einflussgrößen für die Energieeffizienz der Fahrzeuge bereits in der Konzeptphase bündelt und bis zum Abschluss der Serienentwicklung verantworten soll. Die Senkung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs ist in diesem Rahmen als ein festes Projektziel vorgegeben.

¹ Die voraussichtliche Reichweitenoptimierung wurde mithilfe eines sogenannten „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ (WLTP) erhoben. Der WLTP ist ein weltweit einheitliches Testverfahren zur Bestimmung des Strom-/Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen.

Fahrzeugeffizienz am Beispiel Porsche Taycan

Mit dem vollelektrischen Taycan ist der Porsche AG Konzern bereits 2019 in die Ära der Elektromobilität gestartet. Die für 2024 geplante neue Generation des Porsche Taycan soll noch energieeffizienter als die Vorgängerversion sein. Durch entsprechende Effizienzmaßnahmen und eine höhere Batteriekapazität kann die Reichweite bestimmter Taycan-Derivate voraussichtlich um bis zu 30% steigen¹.

Die neue Generation des Porsche Taycan wird, wie auch sein unmittelbarer Vorgänger, über ein Hochvolt-Bordnetz mit 800 V verfügen. Dieses ermöglicht besonders schnelles Laden bei einem geringeren Gesamtgewicht. Verbesserte Antriebe werden mit einem höheren Wirkungsgrad arbeiten und noch effizienter angesteuert. Die Rekuperation, also die Rückgewinnung von Energie beim Verzögern des Fahrzeugs, kann eine gesteigerte Leistung aufweisen – und soll somit noch effizienteres sportliches Fahren ermöglichen. Bei der neuen Generation des Porsche Taycan konnte eine Steigerung der Rekuperationsleistung um rund 48% von bisher 270 kW auf bis zu 400 kW erreicht werden.

Das Aerodynamik-Konzept der neuen Generation des Porsche Taycan weist weitere Effizienzsteigerungen auf. Alle Taycan-Derivate werden über eine geschwindigkeitsabhängige Niveauregelung und stärker integrierte Scheinwerfer verfügen, um den vorhandenen Luftwiderstand zu verringern. Ausstattungsabhängig können zudem optional adaptive Heckspoiler sowie aerodynamisch optimierte Felgen und Reifen ausgewählt werden. Die Verteilung der Antriebsleistung auf die Vorder- und

Hinterachse wurde so optimiert, dass das Fahrzeug effizienter bewegt werden kann. Die Wärme zur Regelung der Innenraumtemperatur wird in der neuen Generation serienmäßig mit einer Wärmepumpe erzeugt.

Zentrale Voraussetzungen für die Akzeptanz der Elektromobilität sind eine bedarfsgerechte, barrierefreie und breit verfügbare Ladeinfrastruktur sowie ein kundenfreundlicher Ladevorgang. Der Porsche AG Konzern entwickelt daher die bestehenden Ladetechnologien und die existierende Ladeinfrastruktur stetig weiter. Das Laden soll möglichst schnell ablaufen; zusätzlich sollen neue, ergänzende Produkte und Services für ein individuelles, attraktives Kundenerlebnis sorgen. → **Klimaschutz**

Die Porsche AG plant, das Angebot nachhaltiger und alternativer Mobilitätsformen an den nationalen Unternehmensstandorten weiter auszubauen. Im Zuge dessen fördert die Porsche AG die Elektrifizierung der Mobilität an den Standorten und will zudem die eigene Dienst- und Leasingwagenflotte weiter elektrifizieren.

Neben elektrisch angetriebenen Fahrzeugen entwickelt der Porsche AG Konzern auch neue Technologien für Verbrennungsmotoren. Um deren CO₂-Ausstoß kontinuierlich weiter zu verringern, setzt der Porsche AG Konzern neben einem geringeren Kraftstoffverbrauch auf regenerative Energiequellen wie synthetische Flüssigkraftstoffe, sogenannte eFuels. Diese können aus mit regenerativer Energie gewonnenem Wasserstoff und nichtfossile Kohlenstoffdioxid, das aus der Umgebungsluft gefiltert wird, hergestellt werden. → **Klimaschutz**

Energieeffiziente Produktion

Seit 2019 produziert der Porsche AG Konzern den vollelektrischen Taycan in Stuttgart-Zuffenhausen bilanziell CO₂-neutral in einer hierfür neu errichteten Fabrikanlage. Die Gebäude benötigen durchschnittlich weniger Energie als der vorangegangene Baustandard und unterschreiten damit die derzeit bestehenden gesetzlichen Vorgaben.

Im Zuge dieser baulichen Erweiterung hat die Porsche AG den Standort Stuttgart-Zuffenhausen weiter optimiert und bilanziell CO₂-neutral gestaltet. Beispielsweise stehen unweit der Produktions- und Bürogebäude hocheffiziente Blockheizkraftwerke, die Energie ins unternehmenseigene Nahwärmenetz einspeisen. Dadurch können sie zur Beheizung der Gebäude beitragen und auch ausgewählte Betriebsanlagen mit Prozesswärme versorgen. Das sind vor allem solche, die einen sehr konstanten Wärmebedarf haben, z. B. die Lackierereien mit ihren Tauchbädern und Trocknungsbereichen. Darüber hinaus erzeugen die Blockheizkraftwerke auch einen Teil der elektrischen Energie für den Standort – umweltfreundlich mit bilanziellem Biomethan aus Bioabfall und Reststoffen.

Die Lackierereien am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wurden bereits 2022 unter Umweltaspekten mit einem intelligenten Energiemanagement, konsequenter Wärmerückgewinnung, Isolation der zwischengeschalteten Trockner

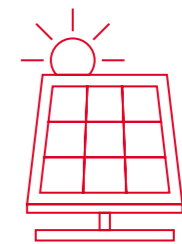
und Abwasserbehandlung nachgerüstet. Ebenfalls modernisiert wurde die Mess-, Steuerungs- und Regeltechnik der Lüftungsanlagen im Gebäude der Sportwagenmontage.

→ **Umweltmanagement**

Einsatz erneuerbarer Energien

Ein weiteres Ziel des Porsche AG Konzerns ist, den Anteil selbst erzeugten Stroms aus erneuerbaren Energien an der gesamten Energiezufuhr laufend zu steigern. Damit möchte der Porsche AG Konzern sich möglichst unabhängig von externen Zulieferern machen, um Abhängigkeiten zu vermeiden und Versorgungssicherheit zu erlangen.

Seit 2017 nutzt der Produktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen und seit 2019 auch bilanzielles Biomethan. Eine Photovoltaikanlage auf dem Gebäudedach kann jährlich bis zu 250.000 kWh Strom erzeugen (Nettoleistung). Außerdem sind weite Teile des Dachs begrünt und können so zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.



Seit 2017 nutzt der Produktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen.

Im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach wurden im Berichtsjahr ebenfalls zwei Fotovoltaikanlagen auf Parkhausdächern errichtet, mit einer Nennleistung von 670 bzw. 260 kW-Peak. Auch am Porsche-Standort in Leipzig stammt der Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen, z. B. aus einer 4.000 kW-Peak-Fotovoltaikanlage. Hinzu kommen bilanzielles Biomethan, Fernwärme aus Biomasse und ein Blockheizkraftwerk.

Für neue Gebäude haben die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften eigene Mindestkriterien festgelegt, mit denen diese die gesetzlichen Anforderungen an Energieeffizienz unterschreiten möchten. Ab 2024 werden die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften für ausgewählte Pilotprojekte zudem ein separates Nachhaltigkeitsbudget von 6% des Projektbudgets zur Verfügung stellen.

Der Porsche AG Konzern fordert auch von seinen unmittelbaren Zulieferern, dass sie bei der Fertigung von Porsche-Fahrzeugbauteilen Strom aus erneuerbaren Energiequellen einsetzen. Das betrifft insbesondere alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial von vollelektrischen Serienfahrzeugprojekten seit Juli 2021. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Berücksichtigung im Jahresabschluss

Im Berichtsjahr hat der Vorstand mögliche Auswirkungen des Klimawandels sowie künftige regulatorische Vorgaben im Konzernabschluss berücksichtigt, insbesondere bezüglich der Transformation zur Elektromobilität. In seine wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen hat der Porsche AG Konzern denkbare Auswirkungen – vor allem auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben sowie künftige Cashflows – nach Möglichkeit einbezogen.

Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität sind bei der Ermittlung der operativen Mehrjahresplanung berücksichtigt. Insbesondere fließen sie in die Ableitung künftiger Cashflows ein. Auch bei der Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests von sogenannten „Goodwills“ und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer (besonders bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle und Investitionen) fließen sie in die Entwicklungskosten und Produktionsanlagen ein.

Ferner beurteilt der Porsche AG Konzern regelmäßig, ob diese Entwicklungen anlassbezogene Wertminderungstests erfordern oder ob Nutzungsdauern bei „sonstigen langfristigen nichtfinanziellen Vermögenswerten“ anzupassen sind. Weiterhin stellt der Porsche AG Konzern sicher, dass alle internationalen Regelungen bezüglich Emissionen und die wachsenden Verpflichtungen, die sich daraus ergeben, sachgerecht erfasst werden.

Wesentliche Auswirkungen auf den vorliegenden Konzernabschluss ergaben sich aus diesen Überlegungen nicht.

UMWELTVERSCHMUTZUNG UND BESORGNISERREGENDE STOFFE

Eine Wirtschaftstätigkeit sollte, um als ökologisch nachhaltig zu gelten, im Vergleich zur Situation vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. → **Umweltmanagement, → Energie und Anpassung an den Klimawandel**

Der Porsche AG Konzern strebt eine Fahrzeugproduktion mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen an. Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen u. a. in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik. Beispielhaft stehen hierfür die sparsame Wassernutzung durch Kreislaufsysteme oder Mehrfachverwendung sowie der sorgfältige Umgang

mit belasteten Abwässern aus der eigenen Produktion. Um den Einsatz nachhaltiger Materialien weiter zu fördern, hat die Porsche AG Kriterien definiert, die entsprechende Werkstoffe einzuhalten haben.

Die Einhaltung aller einschlägigen Vorschriften im Umwelt- und Energierecht ist für den Porsche AG Konzern und alle Mitarbeitenden relevant. Globale wie auch europäische Vorschriften, Bundes- und Bundesländerregelungen sowie kommunale Satzungen und sonstige verbindliche Verpflichtungen sind zu beachten.

Alle Anforderungen an Umwelt-Compliance stellt der Porsche AG Konzern in seinem Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS), einem Teil des Gesamtmanagementsystems, dar. Die Anforderungen des ECMS beruhen grundsätzlich auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften erfassen die Auswirkungen der Produktion auf die Umwelt, darunter möglichst alle relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Energieverbrauch und Abfallaufkommen. Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen erfüllt die Porsche AG z. B. seit 1996 die Vorgaben des EU-Öko-Audits (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS), seit 1999 die Norm ISO 14001 für Umweltmanagement und seit 2011 die Norm ISO 50001 für Energiemanagement. → **Umweltmanagement**

Für die Erfassung der Umweltauswirkungen durch die Unternehmenstätigkeiten verwenden die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH die sogenannte „Impact Points“-Methode. Diese Bewertungsmethodik wurde vom Volkswagen Konzern entwickelt und misst quantitative Umweltindikatoren, wie z. B. CO₂-Emissionen, Lösemittlemissionen, Frischwasserbedarf, Abwasserfrachten oder verschiedene Abfallarten. Diese werden vor Ort gemessen und in „Impact Points“ umgerechnet. → **Umweltmanagement**

Luftemissionen

Neben der Reduzierung der Treibhausgasemissionen strebt der Porsche AG Konzern auch die Reduzierung weiterer Luftemissionen an. → **Energie und Anpassung an den Klimawandel**

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH messen und überwachen an den eigenen Unternehmensstandorten die Emission von indirekten Treibhausgasen, die selbst keine Treibhauswirkung besitzen, aber die chemische Reaktion anderer Treibhausgase beeinflussen können.

In der Fahrzeugproduktion der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH können in den Lackierereien, aber auch in der Sattlerei, Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds, VOC) aus Lösemitteln von Lacken und Klebstoffen auftreten. Die Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig haben technische Maßnahmen ergriffen, um diese VOC-Emissionen möglichst zu minimieren: In den Lackierereien bindet ein

elektrostatisches Abscheidesystem überschüssigen Lacknebel. In der „Lackiererei I“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen filtert zusätzlich eine nasschemische Abluftreinigungsanlage freigesetzte Lösungsmittel, die wiederaufbereitet werden können. Die gereinigte Luft fließt zu etwa 70% zurück in den Umluftkreislauf. Die übrigen rund 30% Abluft enthalten eine deutlich geringere Lösemittelkonzentration, als es der gesetzliche Grenzwert von 35 Gramm pro Quadratmeter Karosserieoberfläche vorschreibt. Dieser wird um ungefähr 24 g/m² unterschritten. In der „Lackiererei II“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wird der Grenzwert über eine im Rahmen der Abgasnachbehandlung zum Einsatz kommende regenerativ-thermische Nachverbrennung um rund 33 g/m² unterschritten. Am Standort Leipzig unterschreitet die Lackiererei den Grenzwert um ungefähr 27 g/m² Gramm.

In der Sattlerei am Standort Stuttgart-Zuffenhausen konnten Prozessoptimierungen und der Einsatz von Robotertechnik im Berichtsjahr dazu beitragen, den Klebstoffverbrauch und die Lösemittlemissionen zu reduzieren. Der Grenzwert von 20 Milligramm pro Kubikmeter Gesamtkohlenstoff wird durch die Behandlung der lösemittelhaltigen Abluft mit zwei nachgeschalteten Abluftreinigungsanlagen sicher eingehalten.

Im Berichtszeitraum gab es bei der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH keine Emissionen von Kältemitteln, die in den Anhängen A, B, C und E zum Montrealer Protokoll über die Ozonabbauenden Stoffe enthalten sind.

Gewässerschutz – Umgang mit wassergefährdenden Stoffen


Um verantwortungsbewusst mit Wasser- und Meeresressourcen umzugehen, konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung v. a. auf die Reduzierung der Schadstoffeinträge in Abwässern sowie auf verstärkten Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von potenziell wassergefährdenden Stoffen.

Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen werden erfasst, bewertet und in einer Datenbank dokumentiert.

Die Betriebsstörungen der Porsche AG mit möglicher Auswirkung auf Boden oder Gewässer beschränkten sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf Kleinschadensfälle beim Transportieren oder Be- und Entladen von Gebinden sowie Hydraulikleckagen an Transportfahrzeugen, die intern abgewickelt werden konnten.

An den Produktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach befindet sich jeweils eine Werkfeuerwehr, die bei Betriebsstörungen schnell vor Ort ist und Maßnahmen einleiten kann.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie das Entwicklungszentrum Weissach sind anerkannte Fachbetriebe nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), um bestimmte Anlagen zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen zu errichten, instand zu setzen,

 ~33 g/m²

In der „Lackiererei II“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wird der Grenzwert über eine im Rahmen der Abgasnachbehandlung zum Einsatz kommende regenerativ-thermische Nachverbrennung um rund 33 g/m² unterschritten.

innen zu reinigen und stillzulegen. Diese werden regelmäßig über eine Sachverständigenorganisation rezertifiziert.

Bei der Porsche AG wird die erforderliche Qualifizierung der betrieblich verantwortlichen Personen und des eingesetzten Personals über die Porsche-Lernplattform organisiert. Hierfür werden Qualifizierungsmaßnahmen wie die WHG-Information sowie der WHG-Grundkurs, der fachspezifische WHG-Kurs und die gesetzlich geforderte zweijährige Fortbildung angeboten.

→ **Wasser und Meeresressourcen**

Bodenschutz

In Deutschland regelt das Bundes-Bodenschutzgesetz den Umgang mit Boden und Grundwasser, um nachhaltig deren Funktion zu sichern oder wiederherzustellen. Die Maßnahmen, Vorgaben und Beurteilungswerte sind in der Bundesbodenschutzverordnung festgeschrieben. Bei Bauprojekten auf eigenen Flächen wird Bodenmaterial regional sinnvoll wieder eingesetzt.

An den Unternehmensstandorten der Porsche AG wurden in der Vergangenheit bereits entsprechende historische Erhebungen der Vornutzung und darauf aufbauend Altlastenbewertungen vorgenommen und dokumentiert. So kann gegebenenfalls eine Sicherung oder Sanierung mit den Behörden abgestimmt werden. Mit einem Porsche-eigenen Altlastenkataster steht internen Planungsabteilungen ein umfassendes Werkzeug für die Werksentwicklungsstrategie zur Verfügung.

Besorgniserregende Stoffe

Bei der Herstellung von Fahrzeugen werden entlang der Lieferketten eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer Stoffe benötigt. Im Zuge der wachsenden Elektrifizierung des Produktportfolios besteht die Annahme, dass zukünftig der Bedarf an chemischen Rohstoffen (z. B. für Hochvoltbatterien), noch steigen wird. Einige dieser chemischen Stoffe können gefährliche Eigenschaften aufweisen und ein potenzielles Risiko für Gesundheit oder Umwelt darstellen. Beim Einsatz solcher Chemikalien erfüllt der Porsche AG Konzern die gesetzlichen Vorgaben für einen sicheren Einsatz bei der Produktion und in den Fahrzeugen und achtet nach Möglichkeit bereits bei der Fahrzeugentwicklung auf die Vermeidung von Schad- und Gefahrstoffen.


Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH stellen die Einhaltung der gültigen gesetzlichen Vorschriften sowie interner Regelungen durch Freigabe- und Kontrollprozesse sicher. Diese werden in einem dafür vorgesehenen Datenmanagementtool bearbeitet. Relevante Fachbereiche, wie z. B. Umweltschutz, Brandschutz, Arbeitssicherheit oder das Gesundheitsmanagement, prüfen dabei den Gefahrstoff und geben ihn für den Einsatz frei bzw. ordnen eine Ersatzstoffprüfung an.

Die Beförderung gefährlicher Güter mit den verschiedenen Verkehrsträgern erfolgt beim Porsche AG Konzern unter Berücksichtigung der nationalen und internationalen Gefahrgutvorschriften, um eine Gefährdung von Mensch und Umwelt weitestgehend auszuschließen. Auf Basis der aktuell gültigen Gefahrgutgesetzgebung wurde das für die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften zentral gültige Gefahrgut-Informationssystem (GIS) aktualisiert. Im Jahr 2023 hat die Porsche AG mehr als 1.000 Tonnen gefährliche Güter der Klassen 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 und 9 sowie in geringen Mengen Gefahrgüter weiterer Klassen befördert. Bei der Porsche AG werden weltweit Gefahrgüter per Straßen-, See- und Luftverkehr versandt. Umgekehrt erhält die Porsche AG Tankladungen mit sicherungsplanpflichtigen Gefahrgütern. Im Berichtsjahr wurden keine Gefahrgutunfälle gemeldet.

An den Fahrzeugproduktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach fallen gefährliche Abfälle wie Altöle, Säuren oder Laugen und Lösemitelgemische an, die bei der Beförderung Gefahrgut darstellen.

WASSER UND MEERESRESSOURCEN

Der Porsche AG Konzern strebt eine Produktion mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt an. Die aktuell bestehenden Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen in den Bereichen Technik, Prozesse und Logistik. Beispielhaft stehen hierfür die sparsame Wassernutzung durch Kreislaufsysteme und der sorgfältige Umgang mit belasteten Abwässern aus der eigenen Fahrzeugproduktion.

 25 %

Seit 2014 konnte der Wasserverbrauch in der werkseigenen Produktion pro produziertes Fahrzeug um mehr als 25 % reduziert werden.

In Deutschland wurde im Berichtsjahr die „Nationale Wasserstrategie“ verabschiedet, um wasserbezogene Maßnahmen in allen relevanten Sektoren zu bündeln. Auch die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften stellen sich dieser Herausforderung: Mit der Porsche Strategie 2030 wurde das Ziel gesetzt, den Wasserverbrauch, die Abwassermenge und die Emissionen ins Abwasser an allen Porsche-eigenen Produktionsstandorten bis hin zur Verwirklichung der Vision einer „Zero Impact Factory“ zu mindern, d. h. zu einer Produktion mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH gehen mit der zunehmend knappen Ressource Wasser sorgsam um. Ziel ist es, den Wasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und damit die Umweltauswirkungen der Trinkwasser- und Grundwasserverknappung zu verringern. Seit 2014 konnte der Wasserverbrauch in der werkseigenen Produktion pro produziertes Fahrzeug um mehr als 25 % reduziert werden.

Meeresressourcen, also die Biodiversität und Ökosysteme zu bzw. unter Wasser, werden vom Porsche AG Konzern nicht unmittelbar beeinflusst.

Die Strategie des Porsche AG Konzerns mit dem Ziel, die Umweltbelastungen pro Fahrzeug in der eigenen Produktion zu reduzieren, nimmt auch Einfluss auf das Thema Wasser.

→ **Umweltmanagement**

Wasserstress und Wasserknappheit

Als Gebiete mit hohem Wasserstress gelten Regionen, in denen der Prozentsatz der Wasserentnahme am gesamten Wasserangebot hoch (40 bis 80 %) oder extrem hoch (mehr als 80 %) ist, wie im Wasserrisiko-Atlas „Aqueduct“ des Weltressourceninstituts (WRI) angegeben. Wasserknappheit ist dabei definiert als die volumetrische Abundanz oder der Mangel an Süßwasserressourcen. Diese Knappheit ist durch den Menschen bedingt und ist eine Funktion des Volumens des menschlichen Wasserverbrauchs im Verhältnis zum Volumen der Wasserressourcen in einem bestimmten Gebiet.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften verwenden für die Analyse und Bewertung ihrer Standorte die Wasserstress-Indizes von Verisk Maplecroft. Demnach liegt keiner der Fahrzeugproduktionsstandorte in einem Gebiet mit hohem oder sehr hohem Wasserstress.

Wasser und Abwasser

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH betreiben unternehmenseigene Anlagen, wie z. B. zur Prüfung der Fahrzeugdichtheit oder Waschanlagen, mit Kreislaufführung. In den Lackierereien wird Wasser gespart, indem z. B. Kaskadenspülungen zum Wasserrecycling und die Badpflege zur Standzeitverlängerung in der Vorbehandlung und im Bereich der Tauchlackierung zum Einsatz kommen. Außerdem werden die Ein- und Ausschaltzeiten der Sprühkränze feinoptimiert. Im Bereich der

technischen Gebäudeausstattung erfolgt die kältetechnische Optimierung von Verdunstungskühlanlagen, wodurch ebenfalls Wassereinsparungen erzielt werden können. Das in der Fahrzeugproduktion anfallende Abwasser wird in wasserrechtlich genehmigten Anlagen vorbehandelt. So werden Schadstoffe entfernt bzw. reduziert. Die Abwässer werden gemäß den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht.

Gewässerschutz – Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Um verantwortungsbewusst mit Wasser- und Meeresressourcen umzugehen, konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung vor allem auf die Minimierung der Schadstoffeinträge in Abwässer sowie auf verstärkten Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von potenziell wassergefährdenden Stoffen. Wassergefährdende Stoffe aller Gefährdungsklassen werden innerbetrieblich transportiert, abgefüllt, gelagert oder verwendet.

Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen werden erfasst, bewertet und in einer Datenbank dokumentiert.

Die Porsche AG hat das Risiko für Betriebsstörungen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen verringert – durch die Sensibilisierung der Mitarbeitenden, technische Schutzmaßnahmen bei den Produktionsanlagen und durch die Bereitstellung sogenannter „Bindemittelstationen“ im Außenbereich.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH beziehen das Wasser für die Fahrzeugproduktion, für die technische Gebäudeausstattung und für die Sozialbereiche von der lokalen öffentlichen Wasserversorgung. Ressourcen aus Ozeanen oder Meeren werden aufgrund der lokalen Gegebenheiten dabei nicht direkt verwendet.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH sind an den Produktionsstandorten in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig jeweils sogenannte Indirekteinleiter: Das Abwasser setzt sich dort zusammen aus Schmutzwasser von Sanitäreinrichtungen, Abwässern aus der Fahrzeugproduktion und Regenwasser; diese werden gemeinsam in die Schmutzwasserkanäle eingeleitet. In diesem Zusammenhang findet keine unmittelbare Ableitung von Wasser in Meeresgebiete statt.

Das in der Fahrzeugproduktion anfallende Abwasser wird in prozessspezifischen Vorrichtungen wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern vorbehandelt, um Schadstoffe zu reduzieren und die Gewässerbelastung durch Einleiten von Schadstoffen zu verringern. Die Abwässer werden gemäß den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht. Dabei wurden im Berichtsjahr die bestehenden Abwassergrenzwerte eingehalten.

BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Biodiversität ist für den Menschen lebensnotwendig. Der Schutz der Artenvielfalt geht deshalb weit über den reinen Naturschutz hinaus und ist neben Maßnahmen gegen den Klimawandel eine der drängendsten globalen Aufgaben. Der Porsche AG Konzern ist sich dessen bewusst und setzt sich deshalb an ausgewählten Unternehmensstandorten aktiv für den Erhalt der Biodiversität ein. Dieses Engagement möchte der Porsche AG Konzern in Zukunft noch intensivieren und verfolgt deshalb die Vision einer „Zero Impact Factory“.

Zum Schutz der Artenvielfalt gehört für den Porsche AG Konzern auch, die Auswirkungen seiner geschäftlichen Tätigkeit auf die Variabilität lebender Organismen und Arten im Wasser, auf dem Land und in der Luft kontinuierlich zu identifizieren und anschließend sukzessive zu minimieren.

Dabei konzentrieren sich die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften vor allem auf die eigenen Unternehmensstandorte und deren unmittelbare Umgebung. Seit 2004 werden beispielsweise am Produktionsstandort Leipzig ein umfassendes Monitoring der Geländestrecke und seit 2022 das Projekt „Naturnahes Firmengelände“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen durchgeführt.

Biodiversität am Standort Stuttgart-Zuffenhausen

Der Standort Stuttgart-Zuffenhausen möchte im Hinblick auf Biodiversität ein Vorbild für weitere Standorte des Porsche AG Konzerns sein: Vor Ort kommt ein laufend optimiertes Biodiversitätstool des Volkswagen Konzerns zum Einsatz. Damit untersucht der Porsche AG Konzern seit 2021 das Gelände anhand definierter Kriterien zur Artenvielfalt, wie z. B. Flächenmanagement, externe Maßnahmen und Einbindung der Mitarbeitenden. Bis 2025 sollen im Rahmen der Vision einer „Zero Impact Factory“ verbindliche Ziele für mehr Biodiversität am Standort Stuttgart-Zuffenhausen definiert werden, die auch die direkte Nachbarschaft zum FFH-Schutzgebiet (FFH-Gebiet = Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) Stuttgarter Bucht und Glemswald berücksichtigen.

Auf Grundlage einer Standortcheckliste zur Erreichung der Vision einer „Zero Impact Factory“ werden standortspezifische Maßnahmenpläne erarbeitet. → **Umweltmanagement**

Bereits 2021 richtete die Porsche AG für die Mitarbeitenden und die unmittelbare Nachbarschaft in Stuttgart-Zuffenhausen eine naturnah gestaltete Fläche von rund 2.000 Quadratmetern als grünes Naherholungsgebiet ein. Vorstände und Mitarbeitende der Porsche AG pflanzten freiwillig unter professioneller Anleitung durch einen Landschaftsgärtner in einem Projekt der Initiative „Porsche hilft“ etwa 2.000 heimische und standortgerechte Pflanzen. Im Herbst des Berichtsjahres konnte unter Beteiligung des Vorstands eine zusätzliche Fläche von Mitarbeitenden naturnah gestaltet werden.

Somit dienen die Pflanzaktionen auch als Sensibilisierungsmaßnahmen für die Belegschaft. Weitere Pflanzaktionen sind in Planung.

In den angepflanzten Weiden, Wildsträuchern und weiteren heimischen Pflanzen finden Vögel und Insekten einen Rückzugsort. Im Berichtsjahr wertete die Porsche AG die Fläche durch Totholzstämme, Trockenmauern, Sandflächen und Bruchsteine weiter auf. Diese können auch verschiedenen Reptilien und Insekten einen Lebensraum bieten. Ein 2022 eingeführtes Monitoring der naturnahen Flächen soll die Entwicklung dieser Flächen sichern und weitere Handlungsempfehlungen ableiten.

Biodiversität in Leipzig

Auch im Werk Leipzig wurde im Berichtsjahr das Biodiversitätskonzept im Bereich der Geländestrecke weiter fortgesetzt. Auf Grundlage eines bereits 2004 initiierten Monitorings wurden im Berichtsjahr in einem Projekt mit der Geschäftsführung Eidechsenbiotope geschaffen, für die die Geschäftsführung die Patenschaft übernimmt. Zudem wurden Sitzstände für Greifvögel installiert. Eine strategische Planung sieht weitere Maßnahmen am Standort Leipzig vor – zur langfristigen Sicherung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen.

Auf der werkseigenen Geländestrecke leben neben Auerochsen und Exmoor-Ponys zahlreiche heimische Wildtierarten im Einklang mit Natur und Fabrik. Seitdem die Porsche Leipzig GmbH den Standort im Jahr 2000 bebaut hat, wurde das ehemalige Militärgelände sukzessive renaturiert. Mit eigens angelegten Feuchtbiotopen und Weideflächen bietet das Gelände zahlreichen Tier- und Pflanzenarten einen natürlichen Lebensraum.

Im Rahmen der Initiative der Sächsischen Landesstiftung Natur und Umwelt „Puppenstuben gesucht – Blühende Wiesen für Sachsens Schmetterlinge“ wurden darüber hinaus mehr als 12.500 Quadratmeter Blühwiesen im Offroad-Gelände registriert. Die gezielte Aufbereitung und Pflege der Blühwiesen bietet Insekten eine Lebensgrundlage. Zugleich sind die Insekten ein wichtiger Bestandteil des Ökosystems im Offroad-Gelände.

Um auch künftige Generationen für Flora und Fauna zu begeistern, hat die Porsche Leipzig GmbH das Areal gemeinsam mit der Auwaldstation Leipzig für eine breite Zielgruppe geöffnet: Seit 2018 sind Kinder und Familien bei der Porsche Safari dazu eingeladen, in Begleitung eines Umweltpädagogen die Pflanzen- und Tierwelt des Geländes zu erkunden. Die Porsche Safari ist ein fester Bestandteil der Förderprojekte am Standort in Leipzig.

Biodiversität im Entwicklungszentrum in Weissach

Rund um das Entwicklungszentrum in Weissach setzt sich die Porsche AG ebenfalls für den Schutz der Biodiversität ein. Dieser Standort befindet sich in einem Wasserschutzgebiet, für das laut Wasserhaushaltsgesetz besondere Schutzvorkehrungen zu beachten sind. Deshalb hat die Porsche AG gemeinsam mit externen Fachleuten aus den Bereichen Landschaftsplanung

und Artenschutz 2019 einen Leitfaden für den Standort entwickelt. Er enthält konkrete Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, wie z. B. Pflanzvorschläge und Pflegehinweise. So soll hier ein Biotopverbund entstehen, der an die naturraumtypischen Strukturen und Arten außerhalb des Geländes des Entwicklungszentrums anknüpft. Aufbauend auf dem Leitfaden für den Standort Weissach wurden 2020 für die beiden Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig ebenfalls spezifische Leitfäden der naturnahen Gestaltung erstellt und als Standard implementiert.

In Weissach liegt ein Augenmerk auf dem Schutz von Wildbienenarten. Um ihre vorhandenen Lebensbedingungen weiter zu verbessern, wurden sogenannte Wildbienenweiden auf ausgewählten Grünflächen eingerichtet. Das etablierte Projekt „Naturnahes Firmengelände“ soll die Arten- und Lebensraumvielfalt am Standort weiter fördern.

ABFÄLLE

Die Vermeidung von Abfällen ist ein zentraler Bestandteil der Umwelt- und Energiepolitik des Porsche AG Konzerns. Dadurch sollen Ressourcen geschont und potenzielle Umweltauswirkungen sukzessive reduziert werden.

Das Abfallmanagement der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften beruht auf dem nationalen Kreislaufwirtschaftsgesetz. Es sieht eine fünfstufige Abfallhierarchie vor:

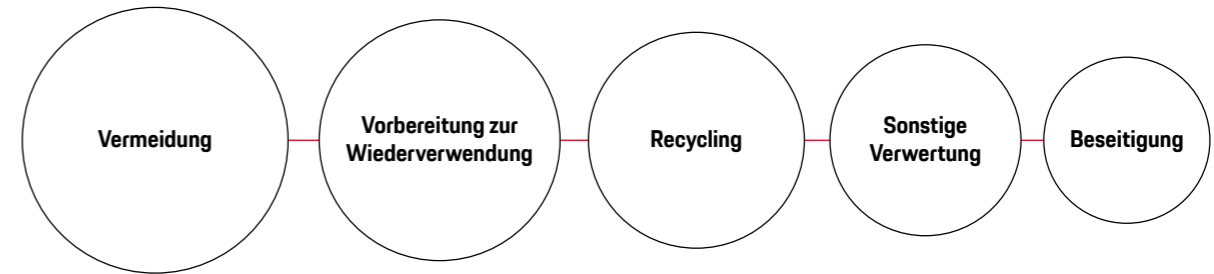
1. Abfallvermeidung
2. Vorbereitung zur Abfallwiederverwendung
3. Abfall-Recycling
4. Sonstige Abfallverwertung (z. B. energetische Verwertung)
5. Abfallbeseitigung

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften haben zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ein Abfallwirtschaftskonzept erstellt, dessen Kernpunkte die Abfallhierarchie stets berücksichtigt. So stehen beispielsweise die Abfallvermeidung durch den Einsatz abfallarmer Technologien sowie nachhaltige und wirtschaftliche Entsorgungslösungen zur Erhöhung der stofflichen Verwertung im Vordergrund.

Das Abfallwirtschaftskonzept ist ein Teil des Ressourceneffizienzprogramms. Dessen Ziel ist, die Umweltauswirkungen der Fahrzeugproduktion von 2014 bis 2025, um durchschnittlich 45 % zu reduzieren. Dabei berücksichtigt das Programm die Menge der Beseitigungsabfälle pro produziertem Fahrzeug. Hierbei konnten die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH die anfallende Menge zur Beseitigung seit 2014 um knapp 75 % reduzieren.

Auch in der Porsche Strategie 2030 sieht der Porsche AG Konzern vor, Abfälle weiter zu vermindern. Statt Abfälle zu erzeugen, sollen Materialien deshalb wieder dem Kreislauf zugeführt werden. Dies reduziert den Bedarf an natürlichen Ressourcen

Fünfstufige Abfallhierarchie



und soll einen Beitrag zu ihrem Schutz leisten. Im Rahmen der Vision einer „Zero Impact Factory“ strebt der Porsche AG Konzern an, bis 2030 die bestehenden Umweltbelastungen durch die eigene Fahrzeugproduktion weitestmöglich zu verringern.

→ Umweltmanagement

Innerhalb des Porsche AG Konzerns gibt es verschiedene Zertifizierungen, die auch das Abfallmanagement umfassen: Ausgewählte Standorte der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften sind nach dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Am Porsche AG-Standort Stuttgart-Zuffenhausen erfasst ergänzend das EU-Öko-Audit EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, EMAS) das Abfallmanagement.

→ Umweltmanagement

Die abfallbezogenen Auswirkungen werden mithilfe der „Impact Points“-Berechnungssystematik identifiziert und bewertet.

→ Umweltmanagement

So können Abfallreduktionsmaßnahmen oder die Einführung von Recyclingmaßnahmen messbar gemacht werden. Beispielsweise konnte im Berichtsjahr das Verhältnis von Beseitigungs- und Verwertungsabfällen durch die Erschließung eines neuen Entsorgungswegs für 25 Tonnen PVC-Putztücher aus den Lackierbereichen der Fahrzeugproduktion in Stuttgart-Zuffenhausen verbessert werden. Diese Umstellung verbessert zugleich die in „Impact Points“ gemessenen abfallbezogenen Auswirkungen.

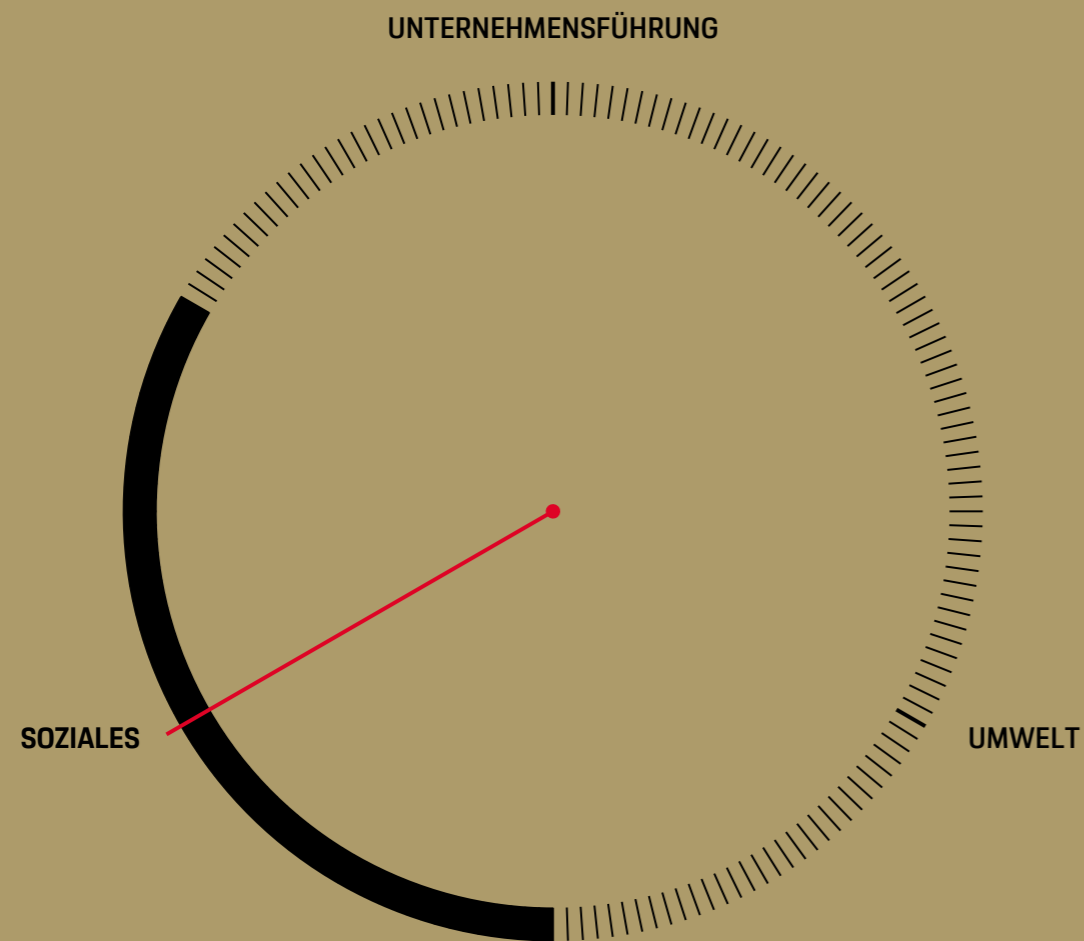
Bei neuen Produktionsanlagen berücksichtigen die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften grundsätzlich bereits in der Planungsphase, welche Abfälle dort entstehen können. Bei Ausschreibungen für Abfälle achten die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften auf Entsorgungsanlagen, die ein Recycling-Verfahren anbieten.

Im Berichtsjahr haben die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften weiter daran gearbeitet, Abfälle umweltschonend zu verringern, zu verwerten und zu beseitigen sowie abfallarme

Verfahren in der eigenen Fahrzeugproduktion zu bewerten. Beispielsweise wurde am Standort Stuttgart-Zuffenhausen in Zusammenarbeit mit einem lokalen Entsorger die getrennte Sammlung von Kunststoff-Umreifungsbändern unmittelbar am Entstehungsort optimiert. Die sortenreine Sammlung ermöglicht das Recycling dieser Abfallfraktion und somit auch die Einsparung von Ressourcen. Über den Berichtszeitraum hinaus werden Anfallstellen mit erheblichem Aufkommen von Umreifungsbändern sowie die operative Umsetzung des Entsorgungsprozesses evaluiert. Die beschriebene Optimierung soll somit künftig sukzessive auf weitere wesentliche Standorte ausgeweitet werden.

Die Porsche AG arbeitet bereits seit 2019 an einem technisch machbaren, nachhaltigen und transparenten Prozess, um die Abfälle in ihrer Sattlerei am Standort Stuttgart-Zuffenhausen weiter zu reduzieren. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG einen lokalen Partner für eine Weiterverwendung gefunden: Lederreste, welche die Sattlerei nicht mehr verwenden kann, sollen vom Partnerunternehmen in dessen Produktion von mobilen Wohnlösungen eingesetzt werden. Dies geschieht entweder durch einen CNC-gesteuerten Zuschnitt oder durch die Weiterverarbeitung zu Rollenware. Über den Berichtszeitraum hinaus wurde das Logistikkonzept des Projekts finalisiert, sodass das Konzept zur Weiterverwendung der Lederreste zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt werden kann. → Kreislaufwirtschaft

Laut Abfallwirtschaftskonzept sollen nicht vermeidbare Abfallanteile konsequent am Entstehungsort getrennt gesammelt werden. Alle Abfallsammelbehälter und Abfallsammelstellen sind deshalb einheitlich nach den verschiedenen Abfallfraktionen gekennzeichnet. So lassen sich die in den Abfällen enthaltenen Wertstoffe im anschließenden Entsorgungsprozess verwerten. Über eine digitale Abfallerfassung kann die Porsche AG an den Standorten Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach Abfallbilanzen abbilden, den Grad der Zielerreichung nachverfolgen und gesetzliche Dokumentationspflichten einhalten.



>11 Mio. €

getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns im Rahmen von langfristigen Corporate-Citizenship-Projekten.

>150

Förderprojekte weltweit im Rahmen des Nachhaltigkeitsstrategiefeld „Partner der Gesellschaft“ durch den Porsche AG Konzern unterstützt.

10 Mio. €

Budget für die Weiterbildung von Mitarbeitenden im Rahmen einer nachhaltigen und sozialverträglichen Transformation.

SOZIALES



PARTNER DER GESELLSCHAFT

Der Porsche AG Konzern nimmt seine gesellschaftliche Verantwortung wahr und versteht sich als aktives Mitglied und Partner der Gesellschaft. Im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt der Porsche AG Konzern daher weltweit Regionen und Gemeinschaften in ihren Bemühungen, die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das gesellschaftliche Miteinander zu stärken. → **Strategiefeld Partner der Gesellschaft**

Der Porsche AG Konzern engagiert sich langfristig in Corporate-Citizenship-Projekten, die insbesondere Menschen zugutekommen, deren Lebensumfeld direkt oder indirekt mit dem Porsche AG Konzern verbunden ist – sei es an den eigenen Unternehmensstandorten oder bei unmittelbaren Zulieferern und Geschäftspartnern. Vor allem junge oder benachteiligte Menschen sollen durch gezielte Förderung und Ausbildung befähigt werden, ihre Lebenssituation dauerhaft zu verbessern.

Die finanzielle Förderung von Projekten erfolgt u. a. über einen eigens geschaffenen Gesellschaftsfonds. Im Berichtsjahr flossen die Mittel insbesondere in die Umsetzung von Initiativen aus dem Programm „Join the Porsche Ride“ in Brasilien, Chile und China. Ferner wurde damit der weitere Ausbau der Vermittlungsplattform „Porsche hilft“ finanziert, die das ehrenamtliche Engagement der Mitarbeitenden weiter fördern soll.

Förderung: Rahmenbedingungen und Kernfelder

Der Porsche AG Konzern engagiert sich im Rahmen des Nachhaltigkeitsstrategiefelds „Partner der Gesellschaft“ für eine Vielzahl gemeinnütziger Initiativen und konzentriert sich dabei auf langfristig ausgerichtete Projekte in den fünf Kernfeldern „Sport“, „Kultur“, „Umwelt“ und „Soziales“ sowie „Bildung und Wissenschaft“. 2023 hat der Porsche AG Konzern auf diese Weise mehr als 150 Förderprojekte weltweit unterstützt. Damit will der Porsche AG Konzern die Zukunft der Gesellschaft mitgestalten – und Maßstäbe setzen.

Die Konzernrichtlinie für Förderprojekte mit Spenden und CSR-Sponsoring-Maßnahmen regelt alle Prozesse, Verantwortlichkeiten und Freigaben. Ziel ist es, Spenden- und Sponsoringgelder im Bereich der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung rechtskonform und ausschließlich im Interesse des Porsche AG Konzerns zu verwenden. Gleichzeitig sollen Handlungen vorgebeugt werden, durch die der Anschein entstehen könnte, der Porsche AG Konzern nehme durch sachfremde Mittel Einfluss auf behördliche oder geschäftliche Entscheidungen. Innerhalb der Porsche AG ist die Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ die zentral zuständige Organisationseinheit für die Umsetzung von Förderprojekten.

Um die Effektivität und auch die Fortschritte der Maßnahmen zu messen, hat die Porsche AG eine eigene Bewertungsmethodik entwickelt. Diese wird für bestehende Spenden und Sponsorings aus dem Bereich der gesellschaftlichen Nachhaltigkeit der Porsche AG angewendet.¹ Die Bewertung erfolgt anhand quantitativer und qualitativer Daten. Ziel ist es, eine Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Förderprojekten herzustellen und gleichzeitig Optimierungspotenziale für die interne Bewertung zu identifizieren.

Die folgenden Abschnitte erläutern einzelne Initiativen für das gesellschaftliche Engagement des Porsche AG Konzerns näher.

Jubiläumsinitiativen „75 Jahre Porsche Sportwagen“

2023 feierte der Porsche AG Konzern das 75-jährige Jubiläum der Porsche-Sportwagen und verstärkte anlässlich dessen das bestehende gesellschaftliche Engagement. Der Porsche AG Konzern beteiligte sich im Berichtsjahr aktiv an vielfältigen Projekten und Aktionen rund um die Welt.

JUBILÄUMS-SPENDENAKTION

Anlässlich des 75-jährigen Jubiläums spendete die Porsche AG im Berichtsjahr 750.000 € an drei gemeinnützige Organisationen. Die Spende ging zu gleichen Teilen an das Projekt „Supp_Optimal“ der Bürgerstiftung Stuttgart, an „Trinkwasserwald e.V.“ sowie an die „YOU Stiftung“. Zusätzlich rief der Vorstand gemeinsam mit dem Betriebsrat die Belegschaft dazu auf, sich privat an der Spendenaktion zu beteiligen.

¹ Ausgenommen die Jugendförderung „Turbo für Talente“.

Mit der Spende an die „YOU Stiftung“ konnten z. B. mobile Bildungszentren in den Erdbeben-Regionen in der Türkei und Syrien initiiert werden. Ziel ist es weiterhin hochwertige Bildung für die betroffenen Kinder und Jugendlichen zu gewährleisten. Ergänzend fanden über „Porsche hilft“ im Raum Stuttgart ehrenamtliche Aktivitäten statt.

„MAKE-A-WISH“

Seit 75 Jahren lässt der Porsche AG Konzern Träume von Sportwagen-Enthusiasten auf der ganzen Welt wahr werden. Aus diesem Anlass setzte sich der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr dafür ein, schwer kranken Kindern und Jugendlichen Träume und Wünsche zu erfüllen. Der Porsche AG Konzern spendet der „Make-A-Wish“-Organisation 1.800.000 €, um in Anlehnung an den Porsche 356, den ersten Sportwagen des Unternehmens, innerhalb von drei Jahren 356 Wünsche zu erfüllen und damit den Kindern und ihren Familien in einer schwierigen Zeit Hoffnung zu schenken. Die ersten 75 Wünsche wurden noch im Berichtsjahr erfüllt.

„RACING FOR CHARITY“

Im Rahmen des 24-Stunden-Rennens von Le Mans initiierte die Porsche AG im Berichtsjahr eine Spendenaktion: Für jede der von den drei Werks-Porsche 963 gefahrenen Rennrunden kamen 750 € der neu gestarteten Initiative „Racing for Charity“ zugute. Die Hybrid-Prototypen absolvierten in 24 Stunden insgesamt 733 Runden. Die Porsche AG stockte die Spendensumme dann auf einen Betrag von 911.000 € auf.

Das Geld wurde den gemeinnützigen Hilfsorganisationen „Kinderherzen retten e. V.“ und „INTERPLAST-Germany e. V.“ sowie der Ferry-Porsche-Stiftung zur Verfügung gestellt. Die beiden Vereine erhielten jeweils 350.000 € und die Ferry-Porsche-Stiftung 211.000 €. Die Initiative „Racing for Charity“ wurde vom Veranstalter des 24-Stunden-Rennens, Automobile Club de l'Ouest, mit dem 1. Platz des „Sustainable Endurance Award“ ausgezeichnet.

„Kinderherzen retten e. V.“ hilft herzkranken Kindern aus medizinisch weniger entwickelten Ländern, um durch eine einmalige Operation ein gesundes Leben führen zu können. Die Ärzte von „INTERPLAST-Germany e. V.“ führen ehrenamtlich plastisch-chirurgische Operationen durch und behandeln u. a. Unfallverletzungen und Verbrennungen bei Kindern aus Krisengebieten und Entwicklungsländern.

BÜRGERSTIFTUNG STUTTGART – „SUPP_OPTIMAL“

„Essen für alle“ lautet das Motto des Projekts „Supp_Optimal“. Die Bürgerstiftung Stuttgart koordiniert dort die Zubereitung und Ausgabe von Lebensmitteln und warmen Mahlzeiten an Wohnsitzlose in Stuttgart. Die Porsche AG unterstützt das Projekt seit 2020 finanziell und durch Freiwilligeneinsätze. Im Berichtsjahr floss eine Spende in Höhe von rund 250.000 € an die Organisation. Damit konnten rund 50.000 Essen an bedürftige Menschen in Stuttgart ausgegeben werden.

Getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns¹

Mio. €		
2023		11,7
2022		22,1
2021		11,8

¹ Die Angabe enthält alle Spenden der Porsche AG sowie Spenden der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften mit einem Spendenwert von über 5.000 €.

TRINKWASSERWALD

Der „Trinkwasserwald e. V.“ engagiert sich für Umweltbildung, Bewusstseinsbildung und naturnahen Waldbau. Seit 2017 hat die Porsche AG durch Spenden und Mitarbeiteraktionen die Pflanzung von insgesamt 55 Hektar Laubmischwald in der Region Stuttgart und in Leipzig unterstützt und konnte somit dazu beitragen, qualitativ hochwertiges Grund- und Trinkwasser zu sichern.

Soziale Aktivitäten in Deutschland

„PORSCHE HILFT“

Ehrenamtliches Engagement ist ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur des Porsche AG Konzerns. Die Initiative „Porsche hilft“ ergänzt die umfangreichen finanziellen Hilfen der Porsche AG durch die Vermittlung ehrenamtlich Helfender.

Eine digitale Plattform vermittelt interessierte Mitarbeitende als Freiwillige an Organisationen und Vereine. Die Auswahl der Projekte und Organisationen ist dabei auf die Unternehmensstrategie, insbesondere die Nachhaltigkeitsaspekte „Engagement und Empowerment“, abgestimmt. Durch die Plattform findet jeder Mitarbeitende ein passendes Engagement, die Hilfe kommt direkt in den Projekten vor Ort an, und zugleich wird der Team-Zusammenhalt unter den Beschäftigten gefördert. Die Porsche AG baut die Initiative laufend aus und erweitert das Spektrum an möglichen Einsätzen.

Das bestehende Angebot wird rege genutzt. Im Berichtsjahr leisteten die Freiwilligen mehr als 2.500 Stunden ehrenamtliche Arbeit. Beispielsweise halfen sie, Spielplätze für benachteiligte Kinder und Jugendliche neu zu gestalten, pflanzten Bäume und sammelten bei einer internationalen Aktion zum „World Cleanup Day“ Abfälle rund um Porsche-Standorte weltweit oder erfüllten die Weihnachtswünsche benachteiligter Kinder. Zudem wurden flankierend zur Jubiläums-Spendenaktion der Porsche AG an den Wochenenden des vierten Quartals 2023 weitere ehrenamtliche Aktivitäten am Standort Stuttgart angeboten. Rund 750 Beschäftigte engagierten sich gemeinsam mit Trinkwasserwald e. V. und mit „Supp_Optimal“. Dabei wurden rund 8.000 Bäume gepflanzt sowie rund 2.000 Essen an Bedürftige ausgegeben. Zudem konnten die Mitarbeitenden die Organisationen mit wenigen Klicks über das Porsche-Intranet finanziell unterstützen.

Unter anderem fand im Berichtsjahr die jährliche Weihnachtsaktion statt: Die Mitarbeitenden der Porsche AG haben die Möglichkeit, Kindern aus benachteiligten Verhältnissen einen Weihnachtswunsch zu erfüllen. Begünstigte der Aktion sind in 2023 die Kinder und Jugendlichen, die durch die Caritas und die Stuttgarter Jugendhausgesellschaft (StjG) betreut werden. Zudem gibt es in diesem Jahr die Möglichkeit, das Projekt „Femmetastisch“ und den Kinderschutzbund Stuttgart zu unterstützen. Im Berichtsjahr wurden mehr als 150 Wünsche erfüllt und rund 6.000 € für spezifische Projekte gespendet.

Mit „Porsche hilft“ stellt die Porsche AG den Menschen in den Mittelpunkt. Die Initiative macht deutlich: Jede und jeder Einzelne kann einen wichtigen Beitrag für die Gesellschaft leisten und einen Impuls für eine positive Wirkung setzen.

LESEFÖRDERUNG

Die Porsche AG möchte mit der Leseförderung einen Beitrag zur Chancengleichheit leisten. Gemeinsam mit der Stiftung Lesen hat die Porsche AG bereits 29 Leseclubs an Grundschulen in Baden-Württemberg und Sachsen eröffnet, in denen Kinder betreute Angebote rund um die Welt der Bücher wahrnehmen können und so zum regelmäßigen Lesen motiviert werden. Die Porsche AG fördert zudem die Ehrenamtsinitiative „Leseohren e. V.“ in Stuttgart. Knapp 600 ehrenamtliche Vorlesepatinnen und -paten besuchen regelmäßig Stuttgarter Kindertagesstätten, Bibliotheken und Schulen. Ziel ist, die Sprach- und Wahrnehmungsfähigkeit von Kindern weiterzuentwickeln und somit die Lesefähigkeit zu fördern und zu stärken.

PROJEKT „LUKAS“ FÜR KINDER MIT BEHINDERUNGEN

In Deutschland leben mehr als sieben Millionen Menschen mit Schwerbehinderung. Sie und ihre Familien stehen oft vor großen Herausforderungen. Mit dem 2019 gestarteten Projekt „Lukas – ein Lächeln für Unternehmens-Kinder mit anderen Stärken“ unterstützt die Porsche AG Mitarbeitende, deren Kinder aufgrund einer geistigen und/oder körperlichen Behinderung besondere Förderung brauchen, in Form von Spenden an die Betreuungseinrichtungen. Seit Beginn der Initiative wurden rund 500.000 € an Integrativkindergärten sowie an Pflege- und Ganztagesbetreuungsstätten gespendet.

Initiativen im Rahmen der Ukraine-Hilfe

Mit vielfältigen Initiativen unterstützte die Porsche AG auch im Berichtsjahr wieder Menschen, die von der aktuellen Situation in der Ukraine betroffenen sind.

Sprache ist der Schlüssel für eine erfolgreiche Integration und erleichtert das Ankommen in Deutschland. Daher hat die Porsche AG in Stuttgart mit unterschiedlichen Projektpartnern Deutschkurse für ukrainische Geflüchtete ins Leben gerufen: Die Bürgerstiftung Stuttgart hilft mit ihrem Ausbildungscampus geflüchteten Menschen aus der Ukraine möglichst konkret, um sie in Arbeit zu vermitteln. Die „Johanniter-Unfall-Hilfe e. V.“ Stuttgart bietet in einer Notunterkunft für Geflüchtete vor Ort Sprachkurse für die Bewohnerinnen und Bewohner an.

Geflüchtete Menschen sind aufgrund der Erlebnisse in Krisengebieten und auf der Flucht zum Teil schwer traumatisiert. Durch psychologische Angebote und integrative Gesellschaftsprojekte soll diesen Menschen geholfen werden, das Erlebte zu verarbeiten. Die Porsche AG unterstützt daher das psychosoziale Gesprächsangebot der Bürgerstiftung am Standort Stuttgart sowie die Organisation „Arthelps“, die gemeinsam mit „SAVE UKRAINE“ in der Ukraine psychologische Betreuung und Kunsttherapie anbietet. Diese sollen Kindern, Jugendlichen und Frauen (Mütter und Witwen) helfen, Kriegstraumata zu verarbeiten und potenziellen längerfristigen Folgen entgegenzuwirken.

Soziale Aktivitäten weltweit

Mit dem Ziel, eine langfristige Wirkung zu erreichen, engagiert sich der Porsche AG Konzern auch international mit zahlreichen Programmen, wie z. B. „PAVE“ oder „Join the Porsche Ride“. Diese wurden im Berichtsjahr mit dem „Trendence Award“ in der Kategorie „Unternehmen helfen Menschen“ ausgezeichnet.

„PORSCHE AFTERSALES VOCATIONAL EDUCATION“ (PAVE)

Im Programm „Porsche Aftersales Vocational Education“ (PAVE) werden seit 15 Jahren hoch qualifizierte Mitarbeitende in technischen Berufen ausgebildet. Die Auszubildenden durchlaufen Schulungen an internationalen Standorten – nach europäischem Standard – und werden anschließend in den weltweiten Handelsorganisationen des Porsche AG Konzerns und weiteren Marken des Volkswagen Konzerns eingesetzt.

Vom Programm PAVE profitieren beide Seiten: Die jungen Erwachsenen, von denen viele aus sozial benachteiligten Verhältnissen stammen, erhalten Zugang zu einer erstklassigen Ausbildung, die Handelsorganisationen zu hoch qualifizierten Mitarbeitenden. Langfristige strategische Schulkooperationen sorgen zudem dafür, dass die Ausbildungskompetenzen lokal verankert werden können. PAVE hat somit das Ziel langfristig zu wirken. Auf veränderte Anforderungen in der Berufsausbildung wird im Programm vorausschauend und flexibel reagiert. In Summe schafft PAVE für die jungen Menschen vielversprechende Entwicklungsmöglichkeiten – das fördert nicht nur die individuelle Selbstbestimmtheit, sondern als Sekundäreffekt auch gesellschaftliche Verbesserungen. Im Berichtsjahr wurden in China 16 neue technische Kooperationsschulen in das internationale PAVE-Netzwerk aufgenommen.

„JOIN THE PORSCHE RIDE“

Die globale Initiative „Join the Porsche Ride“ unterstreicht das ganzheitliche Verständnis von sozialem und gesellschaftlichem Engagement des Porsche AG Konzerns. Das Projekt orientiert sich eng an den „Sustainable Development Goals“ (SDGs) der Vereinten Nationen und adressiert diese an den jeweiligen Stationen. Die dort initiierten Projekte reichen von Bildungsprogrammen für Kinder zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen über die Inklusion von Menschen mit Behinderung bis hin zu Verbesserungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Sie finden an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns auf fünf Kontinenten statt. Ein Taycan begleitet diese Projekte als Symbol und agiert als Botschafter für mehr Nachhaltigkeit.

Da die Ziele nur durch langfristigen Einsatz umgesetzt und zukunftsfähig abgesichert werden können, ist aktives Engagement vor Ort unabdingbar. Unterstützt wird die Initiative daher durch die Porsche-Handelsorganisation sowie durch partnerschaftliche Kooperationen mit spezialisierten Nichtregierungsorganisationen (NGOs) an den jeweiligen Standorten.

Der „Join the Porsche Ride“-Taycan hat seine Reise in Stuttgart-Zuffenhausen begonnen und seit 2022 am Porsche-Standort in Leipzig, in der Schweiz und in Frankreich Station gemacht. Im Berichtsjahr konnte der Porsche Taycan seine Reise fortsetzen und Stationen in Südafrika, China und Brasilien anfahren.

In Südafrika und Brasilien konnten im Berichtsjahr neue Initiativen zur Steigerung der Lebensfertigkeiten und Berufsvorbereitung umgesetzt und in China der Aufbau eines deutsch-chinesischen Lehr- und Kompetenzzentrums gestartet werden. Dazu gehört u. a. die Entwicklung eines modularen Qualifizierungsprogramms mit den Schwerpunkten Arbeitssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz für verschiedene Bildungsstufen vom Kindergarten über berufliche Bildung bis zur Universität.

PORSCHE KOREA: „PORSCHE DO DREAM“

Mit der Kampagne „Porsche Do Dream“ will Porsche Korea benachteiligten Kindern und Jugendlichen Chancen wie auch Perspektiven bieten. Ein Stipendienprogramm namens „Porsche Dream Up“ fördert besonders talentierte Jugendliche in den Bereichen Kunst und Sport. Die Initiative „Dream Playground“ schafft Spielmöglichkeiten in Schulen. Weitere Projekte im Rahmen der Initiative sind z. B. „Porsche Dream Circle“ für Umweltbildung an Schulen, „Bee'lieve in Dreams“ (ein Honigbienenprojekt für mehr biologische Vielfalt in Seoul) und „Smart Traffic Safety Solution for Children“ – ein Projekt, das mehr Verkehrssicherheit für Kinder gewährleisten soll.

PORSCHE LATIN AMERICA: „UN TECHO“

Seit über 20 Jahren unterstützt Porsche Latin America die Organisation „Un Techo“, die sich für Hilfsbedürftige in den Armenvierteln lateinamerikanischer Städte einsetzt. Dort werden Notfallbehausungen zur Verfügung gestellt und Bildungsprogramme angeboten, um die Lebensqualität der dortigen Familien langfristig zu verbessern. Porsche Latin America unterstützt die gemeinnützige Organisation finanziell und durch das Engagement lokaler Importeure und Freiwilliger. Im Rahmen der Zusammenarbeit wurden bislang über 730 Notfallbehausungen in 18 Ländern errichtet.

INITIATIVEN IM RAHMEN DES NAHOSTKONFLIKTS

Im November des Berichtsjahres unterstützte die Porsche AG die „Nothilfe Nahost“ der „Aktion Deutschland hilft“ mit 1 Mio. €. Dadurch erhalten Menschen in der Kriegsregion humanitäre Soforthilfe. „Aktion Deutschland hilft“ vernetzt verschiedene Hilfsorganisationen und -leistungen und unterstützt z. B. bei der Verteilung von Lebensmitteln, Trinkwasser und Hygieneartikeln.

Darüber hinaus vermittelt das Bündnis psychologische Hilfe vor Ort und hilft bei der Evakuierung, dem Schutz der Zivilbevölkerung und der medizinischen Versorgung. Ein Ausbau der Hilfe ist geplant, sobald die Sicherheitslage es zulässt.

SOFORTHILFE FÜR ERDBEBENOPFER IN DER TÜRKEI UND IN SYRIEN

Durch die Erdbebenkatastrophe in der Türkei und in Syrien im Berichtsjahr sind viele Menschen unverschuldet in große Not geraten. Die Porsche AG leistete Soforthilfe für die Betroffenen und hat zu diesem Zweck 1 Mio. € an das Bündnis deutscher Hilfsorganisationen „Aktion Deutschland hilft“ gespendet. Zusätzlich rief der Vorstand der Porsche AG gemeinsam mit dem Konzernbetriebsrat die Belegschaft über „Porsche hilft“ dazu auf, sich an Spenden für die Erdbebenopfer zu beteiligen. Die Spende der Porsche AG wurde für die humanitäre Soforthilfe vor Ort eingesetzt, so beispielsweise für die Erstversorgung der Betroffenen und für die Unterstützung der Bergungsarbeiten.

Initiativen für Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Der Porsche AG Konzern nimmt seine gesellschaftliche Verantwortung auch entlang seiner Wertschöpfungskette wahr. Beispielsweise ist die Porsche AG Mitglied in zahlreichen sozialen Initiativen, die sich für eine nachhaltige Gewinnung von Rohstoffen unter Einhaltung von Menschenrechten und fairen Arbeitsbedingungen einsetzen.

Ein Beispiel hierfür ist die „Responsible Mica Initiative“ (RMI), in der die Porsche AG im Berichtsjahr im Vorstand vertreten war. Die RMI veröffentlichte 2021 einen weltweiten Arbeitsplatzstandard für Arbeitssicherheit, faire Arbeitsbedingungen und Löhne: den „Global Mica Standard“. Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG auch für den nachhaltigen Abbau von Naturkautschuk. Das Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) soll mehr Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen für rund 1.000 Kleinbauern auf der indonesischen Insel Sumatra schaffen. Die Porsche AG und Michelin investierten bisher zusammen rund 1 Mio. € in das Projekt. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Soziales Engagement im Sport

Im Berichtsjahr verstärkte die Porsche AG auch ihr gesellschaftliches Engagement im Sport mit neuen und bestehenden Initiativen.

„BIRDIES FOR CHARITY“

Beim Profi-Golfturnier Porsche European Open initiierte die Porsche AG im Berichtsjahr erstmals die Aktion „Birdies for Charity“, deren Erlöse der Ukraine-Hilfe zugutekamen. Für jedes gespielte Birdie während der vier Turnierrunden auf dem Porsche Nord Course spendete die Porsche AG als Titelsponsor 75 €. Der Spendenbetrag ging zu gleichen Teilen an die „JOBBLINGE Hamburg“ sowie den Verein „Hamburger Abendblatt hilft e.V.“.

„ASSE FÜR CHARITY“

Auch die Aktion „Asse für Charity“ im Rahmen des 46. Porsche Tennis Grand Prix stand im Berichtsjahr ganz im Zeichen von „75 Jahre Porsche Sportwagen“. In Anlehnung an den ersten Porsche 356 spendete die Porsche AG für jedes im Turnierverlauf geschlagene Ass 356 €. Das Geld ging zu gleichen Teilen an die Stiftung Agapedia, den Landessportverband Baden-Württemberg sowie die Ferry-Porsche-Stiftung. Gefördert wurden damit Projekte der Ukraine-Hilfe.

„TURBO FÜR TALENTE“ – JUGENDFÖRDERUNG IM SPORT

Mit der Jugendförderung „Turbo für Talente“ übernimmt die Porsche AG die Partnerschaft für mittlerweile sieben Sportvereine in ganz Deutschland. Neben einer hochwertigen sportlichen Ausbildung von Kindern und Jugendlichen im Sport steht die Förderung von sozialen Aspekten wie die Vermittlung von Werten wie Teamgeist, Fairness und Respekt sowie die Entwicklung von Persönlichkeiten im Vordergrund.

Im Fußball bestehen Partnerschaften mit dem VfB Stuttgart, den Stuttgarter Kickers, der Red Bull Fußball Akademie Salzburg, Borussia Mönchengladbach und dem FC Erzgebirge Aue. Im Bereich Eishockey fördert die Porsche AG den Nachwuchs bei den Bietigheim Steelers. Im Basketball ist die Porsche AG Namensgeberin der Ludwigsburger Porsche Basketball-Akademie (BBA) – der Kaderschmiede der MHP RIESEN Ludwigsburg. Prominenter Pate des Förderprogramms ist Fußballweltmeister und Porsche-Botschafter Sami Khedira.

„PORSCHE KIDS DAYS“

Im Rahmen von „Turbo für Talente“ initiierten die Porsche AG und die Handelsorganisationen vor Ort gemeinsam mit einigen ihrer Partnervereine die „Porsche Kids Days“. Dort konnten Kinder aus sozialen Einrichtungen der jeweiligen Region einen spannenden Tag beim Partnerverein verbringen und ihre Sportidole zu Top-Spielen in die Stadien bzw. Hallen begleiten. Das Programm wurde vom „Porsche Coaching Mobil“ begleitet, in dem die Kinder ihre Fähigkeiten im Agility Parcours, an der Reaktionswand und bei der Kraftmessung testen konnten. Premiere feierten die „Porsche Kids Days“ im März 2023 beim Porsche Jugend-Co-Sponsor Borussia Mönchengladbach, danach folgten Stationen beim Basketball-Bundesligisten MHP RIESEN Ludwigsburg, bei RB Salzburg und bei Erzgebirge Aue.

„TORE FÜR CHARITY“

Im Rahmen des jährlichen Porsche Fußball Cups sammelt die Porsche AG Jugendförderung „Turbo für Talente“ mit der Aktion „Tore für Charity“ Geld für den Landessportverband Baden-Württemberg e.V. Bereits zum dritten Mal erhielten soziale Projekte für jeden erfolgreichen Torschuss der Nachwuchskicker beim Porsche Fußball Cup 750 €. Im Berichtsjahr wurde auf diese Weise die Initiative „Gemeinsam mehr bewegen“ unterstützt, mit der die Integration von Kindern und Jugendlichen mit Flucht- und Migrationshintergrund in den Sportvereinen gefördert werden soll.

„PORSCHE TURBO AWARD“ AM HOCKENHEIMRING

Der „Porsche Turbo Award“ ist seit vielen Jahren fester Bestandteil des Programms „Turbo für Talente“. Einmal jährlich zeichnet die Porsche AG ausgewählte Nachwuchsspielerinnen und -spieler von Partnervereinen in den Kategorien beste sportliche Entwicklung, beste schulische Leistung sowie außergewöhnliches gesellschaftliches Engagement aus.

Die inzwischen achte Auflage der Preisverleihung fand 2023 zum zweiten Mal im Porsche Experience Center (PEC) am Hockenheimring statt. Neben der Award-Ehrung durften sich die Nachwuchssportlerinnen und -sportler über ein „Co-Pilot Driving“ auf den Strecken des PECs am Hockenheimring freuen.

ARBEITSBEDINGUNGEN FÜR DIE EIGENE BELEGSCHAFT

In der Strategie 2030 sind neben den Kundinnen und Kunden, der Gesellschaft und den Investoren die Mitarbeitenden eine der vier wichtigsten Zielgruppen des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern will vor allem weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dieses Ziel ist daher fest in der Personalstrategie verankert. Das bedeutet für den Porsche AG Konzern in erster Linie, seine Beschäftigten konsequent in den Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns zu stellen und der Verantwortung als Arbeitgeber gerecht zu werden.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind für den Porsche AG Konzern ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität. Hinzu kommen weitere Aspekte, die zusammen attraktive Arbeitsbedingungen schaffen sollen, mit denen der Porsche AG Konzern qualifizierte Arbeitskräfte gewinnen und langfristig binden möchte.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz haben für den Porsche AG Konzern hohe Priorität. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung.

Mit der Arbeitsschutzpolitik „Driven by Safety and Health“ und einem eng verzahnten Arbeitsschutzmanagement sollen einheitliche Vorgehensweisen und die Umsetzung rechtlicher Vorgaben gesichert werden. Dabei ist es der Anspruch des Porsche AG Konzerns, Arbeitsunfälle, physische und psychische Fehlbelastungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen so weit wie möglich zu vermeiden.

Der Porsche AG Konzern hat ein Zielbild für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – zusammengefasst als „Arbeitsschutz“ bezeichnet – entworfen, das in der Arbeitsschutzpolitik verankert ist und den langfristigen Anspruch der Porsche AG an den Arbeitsschutz definiert.

Vor diesem Hintergrund legen die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften Jahresziele fest, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz kontinuierlich zu verbessern. Die Fortschritte bei der Zielerreichung werden quartalsweise im Arbeitsschutzausschuss – unter Einbindung ausgewählter interner Stakeholder wie, z. B. Führungskräfte, Betriebsrat, Sicherheitsbeauftragte oder Schwerbehindertenvertretung – berichtet.

Arbeitsschutzmanagement und -organisation

Die Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ regelt die zentralen Prozesse und Verantwortlichkeiten der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im gesamten Porsche AG Konzern. Sie ist ein wesentliches Element des Porsche-Compliance-Managementsystems. Tochtergesellschaften müssen die Konzernrichtlinie in eine entsprechende Gesellschaftsrichtlinie umsetzen.

Die Konzernrichtlinie berücksichtigt verschiedene interne Stakeholdergruppen, darunter Führungskräfte aller Hierarchieebenen, Konzernfunktionen im Arbeitsschutz sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte. Daneben werden in der Gesellschaftsrichtlinie der Porsche AG auch die Anforderungen externer Stakeholder, etwa der Aufsichtsbehörden im Arbeitsschutz sowie der Berufsgenossenschaften, beschrieben. Zudem finden die Standards der DIN EN ISO 45001 „Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ und der DGUV-Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ Anwendung.

Konkretisiert werden die Anforderungen der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ im „Porsche Konzernhandbuch Arbeitsschutzmanagement“, das für alle Gesellschaften im Porsche AG

Konzern und die gesamte Belegschaft gilt. Auf Konzernebene sind Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz darüber hinaus Teil des „Code of Conduct“, zu dem Beschäftigte regelmäßig geschult werden.

Die Sicherheit der Beschäftigten hat eine hohe Priorität für den Porsche AG Konzern. Entsprechend ist Arbeitsschutz an höchster Stelle beim Vorstand verankert. Ab dem ersten Quartal 2024 soll das neu gegründete Gremium „Vorstandskonferenz Arbeitsschutz“, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern des Vorstands sowie des Konzernbetriebsrats, seine Arbeit aufnehmen und diese Verantwortlichkeit weiter absichern. Über auftretende arbeitsbedingte Gefährdungen wird regelmäßig in den Arbeitsschutzausschüssen berichtet; die Ergebnisse fließen wiederum in die Weiterentwicklung des Arbeitsschutzmanagementsystems ein.

Die Vorgaben der Konzernrichtlinie zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden in der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften regelmäßig durch Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei Begehungen mit Führungskräften, Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern sowie Sicherheitsbeauftragten überprüft. Bei Abweichungen definieren sie geeignete Korrekturmaßnahmen.

Ob die gesetzlichen Mindestanforderungen des Arbeitsschutzes sowie die Anforderungen der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ auch von den Tochtergesellschaften eingehalten werden, wird im Rahmen der jährlichen Abfragen zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz abgefragt.

Arbeitsbedingte Gefahren, die möglicherweise auf der Verletzung von Arbeitsschutzvorschriften beruhen, können auch anonym an die Porsche Compliance Organisation und das Ombudsmann-System gemeldet werden.

Bei betrieblichen Unfällen werden die Ursachen detailliert analysiert und Maßnahmen zur zukünftigen Vermeidung umgesetzt. Das betriebliche Unfallgeschehen misst die Porsche AG für alle Organisationseinheiten mit dem „Betriebsunfallindex“ und berichtet darüber monatlich intern. Die Unfallfassung, -bearbeitung und -analyse erfolgen bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften softwareunterstützt, um eine möglichst zügige und transparente Bearbeitung zu gewährleisten. Automatische Erinnerungs- und Eskalationsfunktionen sorgen für eine zeitgerechte Umsetzung von Maßnahmen. Zudem ist die Vorgehensweise in einer Prozess- und einer Arbeitsanweisung definiert: Nach der Meldung eines Unfalls führt die Führungskraft unterstützt durch die Arbeitssicherheit eine Unfallanalyse durch. Dabei werden Sofort- und Korrekturmaßnahmen definiert, um die Unfallursache zu beheben.

Arbeitssicherheit und Prävention

Nachhaltige Arbeitssicherheit hat zum Ziel, dass Beschäftigte während der Arbeit keinen Unfall erleiden. Sicherheit soll daher als Leitgedanke im Handeln aller Führungskräfte und Beschäftigten verankert sein, um Unfälle und andere Gefahren für die Gesundheit möglichst von vornherein zu vermeiden.

Das gilt insbesondere bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen, Maschinen und Anlagen. Bereits bei der Einrichtung werden Gefährdungspotenziale identifiziert und bewertet.

Arbeitsbedingte Gefahren und daraus resultierende Risiken werden im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung, wie sie in § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und in der Konzernrichtlinie „Arbeitsschutz“ definiert ist, festgestellt und bewertet. Sie wird in regelmäßigen Abständen durchgeführt bzw. wenn Ereignisse oder Veränderungen am Arbeitsplatz es erfordern. Dabei werden zunächst die Risiken systematisch ermittelt, dann beschrieben und anschließend anhand einer Risikomatrix bewertet. Wird einer Gefährdung ein erhöhtes Risiko zugewiesen, so müssen entsprechende Maßnahmen definiert und erarbeitet werden. Es gilt die gesetzlich vorgeschriebene Maßnahmenhierarchie: technische Maßnahmen vor organisatorischen Maßnahmen vor verhaltensbasierten Maßnahmen. Mit einer Wirksamkeitskontrolle wird im Anschluss überprüft, ob die definierten Maßnahmen das Risiko effektiv senken. Danach wird das Risiko erneut bewertet und – bei ausreichender Senkung – dokumentiert. Abschließend wird die Belegschaft in den wichtigsten Aspekten der Gefährdungsbeurteilung unterwiesen.

Auch Arbeitsmittel müssen regelmäßig überprüft sowie Schutzmaßnahmen zur Risikominimierung definiert und umgesetzt werden. Fachkräfte für Arbeitssicherheit unterstützen bei der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen.

Die Führungskräfte der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften werden schriftlich über ihre Pflichten im Arbeitsschutz informiert und müssen diese Pflichtenübertragung schriftlich bestätigen.

Auch für Beschäftigte von externen Unternehmen gibt es genaue Verhaltensregeln in Bezug auf deren Tätigkeit an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften, um Gefährdungen möglichst auszuschließen. Das gilt insbesondere bei Baumaßnahmen der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH sowie bei der Beschaffung und Montage von Maschinen und Anlagen. An den Besucherempfangen am Werksgelände müssen Besucherinnen und Besucher Kenntnisnahme und Einhaltung von Sicherheitshinweisen bestätigen. Eine Arbeitsanweisung regelt, wie die gesetzlichen Arbeitsschutz-Kooperations- und Koordinationspflichten beim Einsatz von Fremdfirmen auf dem Werksgelände der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften umgesetzt werden. Im Falle von Arbeitnehmerüberlassungen werden verbindliche Rahmenvereinbarungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz mit den Leiharbeitgebern getroffen.

Sicherheitskultur und Einbindung der Belegschaft

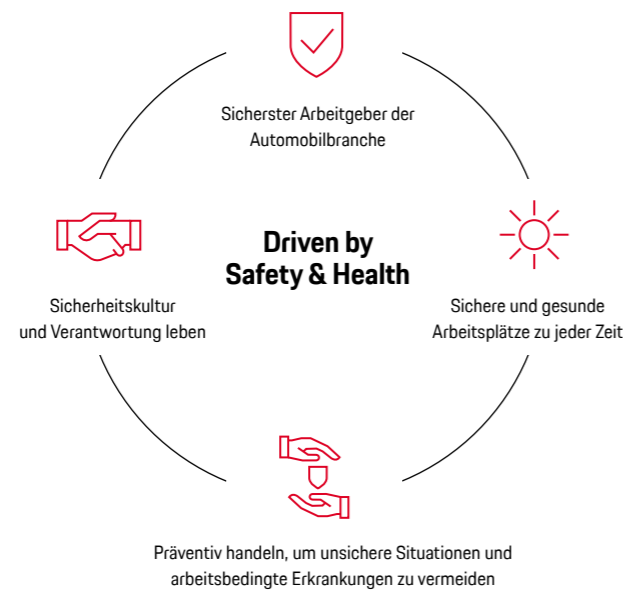
All diese Maßnahmen tragen dazu bei, das Sicherheitsniveau bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften kontinuierlich zu steigern, und gewährleisten die Übereinstimmung des Porsche Arbeitsschutzes mit den geltenden Rechtsvorschriften und verbessern damit auch das Arbeitsschutzmanagementsystem. Gleichzeitig wird die gesamte Sicherheitskultur im Unternehmen gefördert.

Die Porsche AG nutzt diverse Kommunikationskanäle, um die Mitarbeitenden über die Themen Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz zu informieren. So wurde im Jahr 2023 eine Kampagne zum Thema Arbeitssicherheit sowie zur psychischen Gesundheit gestartet, um die Sicherheitskultur zu fördern und die Belegschaft generell für diese Themen zu sensibilisieren. Alle Kampagnen wurden unter Einbindung des Betriebsrats entwickelt.

Auch bei der Entwicklung, Umsetzung und Leistungsbewertung des Arbeitsschutzmanagementsystems wird die Belegschaft mit einbezogen. So wurden die Erstellung und Überarbeitung der Konzernrichtlinie und ihre mitgeltenden Unterlagen auch mit der Arbeitnehmervertretung abgestimmt. Über diverse Ausschüsse sowie bei der „Vorstandskonferenz Arbeitsschutz“ ist sie in Entscheidungen eingebunden und somit direkt an der Umsetzung und Leistungsbewertung des Arbeitsschutzmanagementsystems beteiligt. Mitarbeitende können ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge zum Arbeitsschutz jederzeit über das Portal zum Ideenmanagement einreichen oder sich mit ihren Anliegen direkt an die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärzte wenden.

Die Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften sind gemäß Arbeitssicherheitsgesetz über ihre

Zielbild der Arbeitssicherheit



gesetzlich festgelegten Vertreterinnen und Vertreter in Arbeitsschutzausschüssen repräsentiert. Diese standortbezogenen Ausschüsse tagen viermal im Jahr und setzen sich aus den Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmer, Sicherheitsbeauftragten sowie Vertreterinnen und Vertretern der Unternehmensführung zusammen.

In regelmäßigen Abständen bzw. nach Bedarf tagt außerdem der Arbeitssicherheits- und Gesundheitsausschuss des Betriebsrats. Hier wird über einzelne Aspekte und Belange der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes informiert und sich darüber abgestimmt.

Mindestens einmal jährlich werden alle Beschäftigten zu Arbeitsschutzthemen unterwiesen und so über spezifische Gefährdungen und Verhaltensregeln informiert. Darüber hinaus gibt es im Intranet ein umfassendes Angebot an Hinweisen und Weiterbildungen rund um die Themen Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit. Außerdem stehen den Beschäftigten Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit beratend zur Seite, die sich ebenfalls regelmäßig fachlich und überfachlich fortbilden. Führungskräfte sind verpflichtet, an einer internen Fortbildung zum Thema „Verantwortung und Werkzeuge im Arbeitsschutz“ teilzunehmen.

Präventives Gesundheitsmanagement

Neben der sicherheitstechnischen Betreuung erhalten die Belegschaft und Führungskräfte auch arbeitsmedizinische Unterstützung. Betriebsärzte der Porsche AG und der fahrzeugproduzierenden Tochtergesellschaften in Deutschland beraten das Personal zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit, untersuchen es präventiv und werten die Untersuchungsergebnisse aus. Sie unterstützen die Wiedereingliederung von Mitarbeitenden nach einer längeren Erkrankung im Rahmen des betrieblichen Eingliederungsmanagements. Darüber hinaus tragen sie gemäß dem Arbeitssicherheitsgesetz zur gesundheitsgerechten und ergonomischen Planung und Gestaltung der Arbeitsplätze bei.

Für den Fall psychosozialer Belastungen und zur Unterstützung in schwierigen Lebenslagen verfügt das Gesundheitsmanagement der Porsche AG zudem über eine Sozialberatung. Diese steht allen Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften zur Verfügung.

Das Gesundheitsmanagement der Porsche AG berät die deutschen Standorte auch bei der Organisation der Ersten Hilfe und unterstützt mit qualifizierten Notfallsanitätern die akut- und notfallmedizinische Versorgung an den größeren Standorten.

Daneben umfasst der Leistungskatalog auch ein breites Angebot zur betrieblichen Gesundheitsförderung. Hierzu zählen der „Porsche Check-up“ (ein regelmäßiger Gesundheits-Check-up für Mitarbeitende), Impfangebote, sowie – für Beschäftigte der Porsche AG – zusätzlich Angebote zu Ernährung, Stressmanagement und Bewegung. Zur Unterstützung von an Krebs erkrankten Mitarbeitenden dient „OncoCure“, ein Angebot für eine ärztliche Zweitmeinung. Zudem bietet

eine Inhouse-Physiotherapie Ergonomieberatungen am Arbeitsplatz an.

Die Qualität der arbeitsmedizinischen Dienste wird durch den hohen Ausbildungsstandard des medizinischen Personals und ein Weiterbildungsprogramm (z. B. durch Facharzt Ausbildung) sichergestellt. Hinzu kommen klar definierte Prozessbeschreibungen, abteilungsinterne und standortübergreifende Arbeitsgruppen und Teamrunden, sowie regelmäßige Rücksprachen in den Führungsebenen. Ebenso gibt es für Fachkräfte der Arbeitssicherheit und die Fachärzteschaft für Arbeitsmedizin ein umfangreiches Qualifizierungskonzept, das den Erwerb und Erhalt notwendiger Arbeitsschutzkompetenzen mithilfe interner und externer Trainings sichert.

Der Datenschutz im Gesundheitsschutz ist bei der Porsche AG jederzeit gewährleistet: So werden personenbezogene Gesundheitsdaten in einem EDV-System gespeichert, das 2022 erfolgreich ein Datenschutzaudit durchlaufen hat. Der Umgang mit den Daten innerhalb der Software ist in einer Konzernbetriebsvereinbarung der Porsche AG geregelt. Damit ist sichergestellt, dass sie nicht zum Nachteil der Belegschaft verwendet werden.

Arbeitsbedingungen und Mitarbeiterbindung

Neben einem sicheren und gesunden Arbeitsumfeld spielen weitere Arbeitsbedingungen eine wichtige Rolle für aktuelle – und zukünftige – Beschäftigte des Porsche AG Konzerns.

In Deutschland werden die Vorgaben bzw. die Mindeststandards von Arbeitsbedingungen durch eine Vielzahl von Gesetzen geregelt (z. B. Teilzeit-Befristungsgesetz, Betriebsverfassungsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz u. v. m.) und bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften durch Tarifverträge erweitert bzw. ergänzt. Für die Porsche AG ist dies z. B. der Flächentarifvertrag für die Metall- und Elektroindustrie. Für Gesellschaften mit einer gewählten Arbeitnehmervertretung kommen beispielsweise noch Betriebsvereinbarungen hinzu, welche die Arbeitsbedingungen im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung – geregelt durch das Betriebsverfassungsgesetz – ausgestalten.

Bei den tarifgebundenen nationalen Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns, gelten auf nationaler Ebene zusätzlich tarifvertragliche Regelungen sowie Regelungen zur Befristungsdauer von Arbeitsverhältnissen. So kann beispielsweise bei der Porsche AG ein Arbeitsverhältnis im ehemals gewerblichen Bereich der Produktion derzeit ohne sachlichen Grund bis längstens Ende Juli 2025 für eine Gesamtdauer von 48 Monaten befristet werden.

In den vergangenen Jahren konnte die Mehrzahl der befristeten Arbeitsverhältnisse in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis bei der Porsche AG überführt werden. Darüber hinaus wurde mit dem Betriebsrat für die Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften, wie etwa der Porsche Financial Services GmbH, der Porsche Engineering Group GmbH, der Porsche Engineering Services GmbH oder der Porsche Deutschland GmbH, eine

maximale Quote an befristeten bzw. Leih-/Zeitarbeitsverhältnissen vereinbart.

Im Porsche AG Konzern werden die „Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft“ in zahlreichen Richtlinien und Rahmenwerken geregelt. Hierzu gehören u. a. die Richtlinien zu „Arbeits- und Sozialrecht“ und „HR Compliance“, die für alle Beschäftigten des Porsche AG Konzerns gelten und für diese frei zugänglich sind.

Darüber hinaus werden die Arbeitsbedingungen durch folgende Richtlinien und Rahmenwerke bestimmt:

— Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte

In einer Grundsatzklärung bekennen sich der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG dazu, Menschenrechte zu achten und vor diesem Hintergrund insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie faires Handeln zu fördern. Im Mittelpunkt stehen die Mitarbeitenden an nationalen und internationalen Standorten, einschließlich Beschäftigter bei konzernangehörigen Gesellschaften, auf welche die Porsche AG einen bestimmenden Einfluss ausübt, sowie Beschäftigte von unmittelbaren Zulieferern. Die **Grundsatzklärung** ist im Internet frei öffentlich zugänglich.

— Code of Conduct

Der Vorstand hat die für den Porsche AG Konzern gültige Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) verabschiedet. Sie fasst die wichtigsten Grundsätze und Erwartungen an rechtmäßiges, integriertes und nachhaltiges Handeln für alle Mitarbeitenden in dem Porsche AG Konzern zusammen. Dazu gehört u. a. der Umgang mit Interessenkonflikten, die Bekämpfung von Korruption in jeglicher Form, ein angemessenes Verhalten innerhalb des Konzerns sowie gegenüber Kundschaft, Geschäftspartnern und Amtsträgern und die Übernahme von Verantwortung für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Die **Leitlinie Verhaltensgrundsätze** ist im Internet frei öffentlich zugänglich.

— Tarifverträge

In Deutschland finden bei der Porsche AG und beim überwiegenden Teil der deutschen Tochtergesellschaften (Haus-) Tarifverträge für die Belegschaft Anwendung, mit Ausnahme der leitenden Angestellten.

So ist die Porsche AG Mitglied des Arbeitgeberverbands Südwestmetall und damit Teil der Sozialpartnerschaft zwischen der Metall- und Elektroindustrie und der IG Metall. Für die Mitarbeitenden der Porsche AG gilt damit der vereinbarte Flächentarifvertrag. Die Porsche Leipzig GmbH ist seit 1. Januar 2019 Mitglied im Verband der Sächsischen Metall- und Elektroindustrie; für ihre Mitarbeitenden findet der mit der IG Metall vereinbarte Überleitungstarifvertrag Anwendung. Andere Gesellschaften, wie die Porsche Financial Services GmbH, die Porsche Engineering Group GmbH, die Porsche Engineering Services GmbH oder die Porsche Dienstleistung GmbH, haben mit der IG Metall

Haustarifverträge abgeschlossen. Porsche-eigene Niederlassungen unterliegen den jeweiligen Manteltarifverträgen im Kfz-Gewerbe, die Porsche Deutschland GmbH verfügt über einen Haustarifvertrag.

Für die Beschäftigten der MHP Management- und IT-Beratung GmbH kommen keine Tarifverträge zur Anwendung, vielmehr sind die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden in ihren Arbeitsverträgen geregelt. Für einige Themen gibt es zusätzliche Betriebsvereinbarungen und Richtlinien. Auch die Porsche Consulting GmbH ist nicht tarifgebunden.

Das Recht auf Vereinigungsfreiheit ist in Deutschland im Grundgesetz geregelt. Für eine Bedrohung des Rechts auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen in eigenen Betriebsstätten gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften keine Anhaltspunkte.

Vergütung und betriebliche Leistungen

Bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften beruhen die Vergütungsgrundsätze und die Höhe des Entgelts für Mitarbeitende im Tarif und im Management, innerhalb und außerhalb des Tarifvertrags, auf tariflichen bzw. betrieblichen Regelungen. Die Höhe des Grundentgelts wird auf Basis von beschriebenen Arbeitsaufgaben – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, Problemlösungskompetenz, Beeinflussungspotenzial und Verantwortungsbereichen – ermittelt. Einmalzahlungen sind durch tarifliche bzw. betriebliche Regelungen vorgesehen. Zudem werden marktspezifische Gegebenheiten und Benchmarks berücksichtigt, um eine wettbewerbsfähige Vergütung zu ermöglichen.

Zum Geschäftsjahr 2023 wurde für das Management der Porsche AG sowie von ausgewählten Tochtergesellschaften die Vergütungssystematik neu ausgerichtet. Die Gestaltung der Systematik orientiert sich grundsätzlich am Vorstandsvergütungssystem. Zusätzlich fließt im Short Term Incentive (STI) die persönliche Performance in die Zielerreichung mit ein. Der Long Term Incentive (LTI) basiert auf der Aktienkurs-Performance sowie auf dem wirtschaftlichen Erfolgsziel Ergebnis je Vorzugsaktie (Earnings per Share, „EPS“) der Porsche AG. **→ Vergütungsbericht**

Zusätzlich zur Vergütung bieten die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften weitere Vergünstigungen und betriebliche Sozialleistungen wie alters-/vermögenswirksame Leistungen und betriebliche Altersversorgung an.

Mit Blick auf die Altersversorgung werden bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften durch den Arbeitgeber finanzierte Betriebsrentenanwartschaften bei Voll- oder Teilzeit entsprechend der Vergütung gebildet; eine unverfallbare Anwartschaft auf Versorgungsleistungen ist nach den gesetzlichen Regelungen ab drei Jahren Betriebszugehörigkeit zu erhalten.

Neben der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung bieten die Porsche AG und ausgewählte

Tochtergesellschaften den Mitarbeitenden die Möglichkeit, über Brutto-Entgeltumwandlung die persönliche Altersversorgung – aber auch die Versorgung von Hinterbliebenen im Todesfall – zu stärken.

Mit Einführung eines neuen Systems in der betrieblichen Altersversorgung gibt es in Bezug auf Absicherungen von Risiken durch Erwerbsunfähigkeit und Tod bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften zusätzliche betriebliche Leistungen. Für bestimmte Mitarbeiterkreise erfolgt bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften darüber hinaus eine zusätzliche Absicherung bei Unfällen.

Zusätzlich zu den in Deutschland gesetzlich geregelten Pflgezeiten gibt es bei der Porsche AG, der Porsche Deutschland GmbH und der Porsche Leipzig GmbH die „Porsche Pflegezeit“. Diese ermöglicht Mitarbeitenden mit einem unbefristeten Arbeitsverhältnis und mindestens sechs Monaten Betriebszugehörigkeit – bei Vorliegen verschiedener Voraussetzungen – die Pflege naher Angehöriger bis zu drei Monaten unter teilweiser Fortzahlung der Bezüge.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist für den Porsche AG Konzern von großer Bedeutung und wird mit einer Vielzahl von Maßnahmen und Angeboten unterstützt. So sorgen beispielsweise lokale Kooperationspartner für Betreuungsplätze in Kindertagesstätten in der Nähe ausgewählter Standorte der Porsche AG. In Notfallsituationen stehen auch zusätzliche Betreuungsplätze in Stuttgarter Kindertageseinrichtungen zur Verfügung. Stundenweise ist es Eltern zudem möglich, ihre Kinder mit an den Arbeitsplatz bei der Porsche AG zu bringen. Über die gesamte Sommerferienzeit können Mitarbeiterkinder an einem vielfältigen Ferienprogramm teilnehmen. Mit ihrem Familienservice bietet die Porsche AG eine umfangreiche, kostenlose und individuelle Beratung sowie Unterstützung in allen familiären Lebenslagen an, insbesondere für werdende Eltern und bei der Pflege von Angehörigen.

Weitere Angebote der Porsche AG reichen von der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit über diverse Teilzeioptionen bis hin zu unterschiedlichen Konzepten zur Arbeitszeitflexibilisierung, beispielsweise im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals.

Flexibilität am Arbeitsplatz und Arbeitszeitverkürzung

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften berücksichtigen nach Möglichkeit die individuellen Bedürfnisse seiner Belegschaft und fördert eine variable Gestaltung von Arbeitsort und -zeit. Damit schaffen der Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften ein hohes Maß an Flexibilität. Mit der 2021 angepassten Gesamtbetriebsvereinbarung für „mobiles Arbeiten“ hat die Porsche AG diese Flexibilität weiter gesteigert und ermöglicht mobiles Arbeiten an bis zu zwölf vollen Tagen pro Kalendermonat. Überdies ist eine stundenweise Nutzung immer möglich, sofern die betrieblichen Belange nicht

entgegenstehen. In Q1 2023 wurde mobiles Arbeiten im Ausland eingeführt. Dies ermöglicht es den Mitarbeitenden, unter bestimmten Voraussetzungen in nahezu allen EU-Mitgliedstaaten 20 Tage pro Kalenderjahr mobil zu arbeiten.

Die Porsche AG setzt für die Zukunft auf einen gesunden Mix aus Präsenz und mobiler Arbeit, um die einzigartige Porsche-Kultur – die vom persönlichen Miteinander und den gemeinsamen Erlebnissen geprägt ist – weiterhin beizubehalten. Diese Regelungen finden sich auch in ausgewählten Tochtergesellschaften der Porsche AG wieder, beispielsweise der Porsche Leipzig GmbH, der Porsche Consulting GmbH, der Porsche Engineering Group/Services GmbH, der Porsche Deutschland GmbH sowie der Porsche Financial Services GmbH.

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften ermöglichen Arbeitszeitflexibilität und -reduzierung teilweise über die gesetzlichen Regelungen hinaus. Mitarbeitende haben im Rahmen ergänzender betrieblicher Regelungen die Möglichkeit zur Gleitzeit. Es gibt unterschiedliche Teilzeitmodelle, Wahlarbeitszeit oder Teilzeit während einer Elternzeit, Pflege- oder Bildungszeit sowie die Option eines Sabbaticals. Selbst in Führungspositionen ist Jobsharing möglich.

Im Berichtsjahr und in den vergangenen Jahren kam es bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften weder zu Massenentlassungen noch zu einem größeren Stellenabbau. Betriebsbedingte Kündigungen sind auf Basis der bestehenden Gesamtbetriebsvereinbarung zur Standortsicherung für die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften bis Ende Juli 2030 ausgeschlossen.

Mitarbeiterzufriedenheit

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die neue Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ initiiert und erstmals durchgeführt. Ziel: die Mitarbeiterzufriedenheit langfristig zu erhöhen. Die Befragung ist spezifisch auf die Porsche AG zugeschnitten und enthält u. a. Fragen zur Zusammenarbeit im Team, zum Engagement von Mitarbeitenden und zu strategisch relevanten Themen, wie Nachhaltigkeit, Diversität etc. Insgesamt haben mehr als 19.000 Mitarbeitende der Porsche AG an der Befragung teilgenommen. Damit liegt die Teilnahmequote bei rund 81 Prozent. Der Gesamtindex, der sich aus dem Durchschnitt aller Fragen ergibt, liegt bei 74,8 von 100 möglichen Punkten.

Auch in ausgewählten Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns wird das Thema Mitarbeiterzufriedenheit kontinuierlich erhoben und gefördert. Beispielsweise finden bei Porsche Financial Services GmbH ganzjährig „Cultural Dialogs“ in Form von Arbeits-Workshops statt.

Attraktiver Arbeitgeber

Der Porsche AG Konzern will auch in Zukunft ein hoch attraktiver Arbeitgeber sein. Eines der vier übergeordneten Ziele der Porsche Strategie 2030 lautet aus diesem Grund: „Be the top employer of choice“.

Auf Basis von externen Erhebungen (z. B. durch das Trendence Institut oder durch die Arbeitgeber-Bewertungsplattformen kununu und Glassdoor) und internen Befragungen (z. B. „Porsche Puls“) wird die Arbeitgeberattraktivität kontinuierlich gemessen und Maßnahmen zur weiteren Verbesserung abgeleitet. Die entsprechende Entwicklung wird regelmäßig auf Vorstandsebene geteilt und zudem in einem jährlichen Ziele-Review berichtet.

Dass die Porsche AG schon heute ein attraktiver Arbeitgeber ist, zeigen u. a. verifizierte Arbeitgeberbewertungen von Studierenden. So konnte die Porsche AG 2023 erneut Top-Platzierungen in den Rankings von Trendence und Universum belegen und in der begehrten Zielgruppe der Studierenden der IT und Informatik die Beliebtheit erneut steigern.

Ein weiteres Zeichen für eine hohe Attraktivität als Arbeitgeber sind die nach wie vor hohen Bewerberzahlen. Im Berichtsjahr erhielt der Porsche AG Konzern mehr als 140.000 Bewerbungen auf knapp 5.000 Stellenausschreibungen.

Zur weiteren Steigerung der Arbeitgeberattraktivität kommen diverse externe Kommunikationsformate zum Einsatz. So schärft die Porsche AG z. B. mit der neuen Employer Branding Kampagne „Traumjob Porsche“ ihren allgemeinen Arbeitgeberauftritt und zeigt, dass „Driven by Dreams“ nicht nur für die Kundschaft gilt, sondern dass auch die Mitarbeitenden von Träumen angetrieben sind. Zudem werden Profile mit hoher strategischer Relevanz auf dem weiterwachsenden Arbeitnehmermarkt gezielt mit spezifischen Kommunikationsformaten, wie z. B. den Social-Media-Serien „Frauen in MINT“ oder „Tech Talks“, angesprochen.

Um junge Talente frühzeitig für die Arbeitgebermarke zu begeistern, kooperiert die Porsche AG zudem mit Hochschulen und studentischen Zielgruppen, beispielsweise im Rahmen der Formula Student Germany, eines studentischen Rennwagen-Ingenieurswettbewerbs. Auch im Bereich des Schülermarketings wurde 2023 wieder der Ferry-Porsche-Preis an über 200 Schülerinnen und Schüler aus Baden-Württemberg vergeben. Die Porsche AG ehrt in Kooperation mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport des Landes Baden-Württemberg hierbei herausragende Nachwuchskräfte im Bereich der Naturwissenschaften.

Sozialverträgliche Transformation

Die Transformation in der Automobilindustrie ist in vollem Gang und beeinflusst mit Elektromobilität, Digitalisierung und neuen Geschäftsmodellen auch den Porsche AG Konzern. Als Arbeitgeber zielt dieser darauf ab, eine nachhaltige und sozialverträgliche Transformation zu gestalten und seine Beschäftigten in Zeiten des Wandels zu begleiten und zu unterstützen.

Mitarbeitende können sich durch eine Vielzahl von Angeboten bedarfsgerecht für zukünftige Aufgaben qualifizieren und persönlich weiterentwickeln. → Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft

So wird beispielsweise bei der Porsche AG jeder von Aufgabenentfall betroffene Mitarbeitende persönlich beraten. Hierbei werden persönliche Interessen und Stärken sowie in Frage kommende zukünftige Aufgaben erörtert und erforderliche Weiterbildungsschritte geplant.

Für die Weiterbildung im Rahmen der Transformation standen bei der Porsche AG im Berichtsjahr ein Budget von 10 Mio. € sowie ein breites Angebot an individuellen Weiterbildungsmöglichkeiten zur Verfügung. Auch bei leistungsgewandelten Beschäftigten (Mitarbeitende, die aufgrund eines Unfalls oder einer Krankheit eingeschränkt sind) ist die Porsche AG stets bestrebt, diese fähigkeitsgerecht im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten einzusetzen.

Betriebliche Mitbestimmung

Die Porsche AG hat ihren Stammsitz in Deutschland, wodurch die betriebliche Mitbestimmung auf nationaler Ebene gesetzlich vorgeschrieben ist. Gleichzeitig stellt sie eine wichtige Stütze der Unternehmenskultur dar. Die Porsche AG strebt eine umfassende Beteiligung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Unternehmenserfolg genauso an wie die Sicherung ihrer Arbeitsplätze. Die Basis für betriebliche Mitbestimmung ist ein konstruktiver und kooperativer Dialog zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretung. Eine offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit hat beim Porsche AG Konzern eine lange Tradition und es wird stets ein fairer Ausgleich der Interessen angestrebt. Diese Haltung ist im „Code of Conduct“ festgeschrieben.

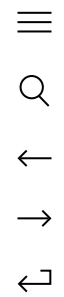
Bei wesentlichen Änderungen hinsichtlich des Betriebsablaufs und der -organisation werden Beschäftigte sowie ihre gewählten Vertretungen rechtzeitig und umfassend informiert. Dabei werden nationale Gesetze berücksichtigt, in bestehenden Betriebsvereinbarungen sind entsprechende Mitteilungsfristen jedoch nicht festgeschrieben.

Die Einhaltung der Mitbestimmung ist auf vielfältige Weise sichergestellt, u. a. durch einen paritätisch besetzten Aufsichtsrat, die Betriebsratsgremien, den Wirtschaftsausschuss oder die ständige Pflege der Betriebsvereinbarungsdatenbank im unternehmensinternen Intranet. In regelmäßigen Abständen wird die Belegschaft durch ordentliche Betriebsversammlungen über aktuelle Geschehnisse informiert. Sogenannte Transformationslandkarten mit Um- und Aufbau-themen sowie den großen, auf Jahre vorgeplanten Veränderungsprojekten, die sich auch auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auswirken, wurden und werden regelmäßig der Arbeitnehmervertretung vorgestellt.

Neben Tarifverträgen ist die betriebliche Mitbestimmung damit ein wesentliches Instrument für gute Arbeit und trägt dazu bei, dass Beschäftigte sich in den Porsche AG Konzern aktiv einbringen können.

Beschwerdemanagement

Der Beschwerdemechanismus innerhalb des Porsche AG Konzerns trägt wesentlich dazu bei, die Werte und Bekenntnisse des



Unternehmens zu wahren. Er dient dazu, von möglichen Missständen im Bereich Wirtschaft und Menschenrechte zu erfahren und ggf. Abhilfe zu schaffen. Mitarbeitende haben die Möglichkeit, u. a. Bedenken bezüglich der Gewährleistung der Vereinigungsfreiheit oder der Durchführung von Tarifverhandlungen zu melden.

→ **Corporate Governance, Korruption und Bestechung**

Bereits vor Abschluss der Beschwerdeprüfung werden – soweit erforderlich und möglich – Maßnahmen zur Risikominimierung getroffen. Abhängig vom Ergebnis des Beschwerdeverfahrens werden geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen eingeleitet. Eingestellt wird das Beschwerdeverfahren, wenn beim Sachverhalt – auch nach Erörterung mit dem Beschwerdeführer – kein tatsächlicher Verstoß festgestellt werden kann.

Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende, die keine Angestellten sind

Der Einsatz von Leih-/Zeitarbeitnehmern an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften dient insbesondere der Sicherstellung der Flexibilität im Personalvolumen. Die überlassenen Arbeitskräfte sind ausschließlich den nicht angestellten Beschäftigten zuzuordnen. Diese üben in unterschiedlichen Unternehmensbereichen Tätigkeiten aus, die mit denen der angestellten Mitarbeitenden vergleichbar sind.

In Deutschland ist der Einsatz in Leih- und Zeitarbeit gesetzlich geregelt. Für die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften wird diese zusätzlich tarifvertraglich und betrieblich geregelt. Diese Regelungen werden von der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften eingehalten. Hierzu erhalten z. B. bei der Porsche AG die jeweiligen Fachbereiche Informationen über die rechtlichen Rahmenbedingungen der Arbeitnehmerüberlassung.

Bei der Beschäftigung von externen Arbeitskräften wird seitens der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften, wie etwa der Porsche Leipzig GmbH oder der Porsche Deutschland GmbH, das Ziel „Gleiche Arbeit gleiches Entgelt“ verfolgt. Zusätzlich wurde auf Basis der tarifvertraglichen Regelungen die maximale Einsatzdauer (beispielsweise für Überlassungen im Produktentstehungsprozess maximal 48 Monate) vereinbart. Auch werden bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften, wie etwa der Porsche Financial Services GmbH und Porsche Leipzig GmbH, Leih-/Zeitarbeitnehmer bei entsprechender Qualifikation gegenüber externen Bewerberinnen und Bewerber bei der Stellenbesetzung bevorzugt berücksichtigt.

WIRTSCHAFTLICHE, SOZIALE UND KULTURELLE RECHTE SOWIE BÜRGERRECHTE UND POLITISCHE RECHTE VON GEMEINSCHAFTEN

Die Geschäftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns können – über die Kunden und Beschäftigten des Unternehmens hinaus – Auswirkungen auf Gemeinschaften an den Porsche-eigenen Standorten sowie den Produktionsstandorten der

unmittelbaren Zulieferer haben. Der Porsche AG Konzern bekennt sich zu seiner Verantwortung in Bezug auf den Schutz der Umwelt und der Menschenrechte und bemüht sich um ein verantwortungsvolles Handeln für Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette.

Der Porsche AG Konzern hat „Anwohner und Gemeinden“ als wesentliche Stakeholder identifiziert, die ein Interesse an den Entscheidungen und Aktivitäten des Porsche AG Konzerns haben. Daher hält die Porsche AG an ihren Produktions- und Entwicklungsstandorten über Ansprechpersonen und bei Bedarf über Veranstaltungen einen direkten Kontakt mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie lokalen Stakeholdern, tauscht sich zu konkreten Themen und Fragestellungen aus und bietet eine Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge.

→ **Stakeholderdialog und Wesentlichkeit**

In diesem Zusammenhang ist der Porsche AG Konzern an seinen Standorten – und darüber hinaus weltweit – aktiv darum bemüht, Regionen und Gemeinschaften darin zu unterstützen, die Umwelt zu erhalten, gute Lebensbedingungen zu sichern und das gesellschaftliche Miteinander zu stärken. Neben finanzieller Unterstützung ist hier auch das freiwillige Engagement der Porsche-Beschäftigten ein wichtiger Bestandteil. → **Partner der Gesellschaft**

Verantwortungsvolles Handeln und Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette ist ein wesentliches Thema für den Porsche AG Konzern. Sichere und angemessene Arbeitsbedingungen sowie eine kontinuierliche Reduzierung der Umweltauswirkungen – insbesondere in Regionen, in denen Rohstoffe abgebaut werden – haben einen signifikanten Einfluss auf das Leben der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette und somit auch auf deren Gemeinschaften. Die Porsche AG fordert daher korrektes Verhalten im Rahmen eines „Code of Conduct“ auch von seinen direkten Geschäftspartnern und unmittelbaren Zulieferern. Die Porsche AG überwacht die Einhaltung ihrer menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Auch die Umweltauswirkungen der Geschäftsaktivitäten der Porsche AG können sowohl die direkten Anwohnerinnen und Anwohner der Porsche-eigenen Unternehmensstandorte als auch Menschen in den angrenzenden Gebieten betreffen. Daher messen und überwachen die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH an den Produktionsstandorten in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungszentrum in Weissach die Umweltauswirkungen, darunter Energie- und Wasserverbrauch und Abfallaufkommen, sowie die relevanten Belastungen für Luft, Boden und Wasser. Insbesondere in Gebieten mit mittlerem und hohem Wasserstresslevel gilt das Ziel, den Wasserverbrauch wie auch das Abwasseraufkommen und damit die Auswirkungen auf das Trink- und Grundwasser in der Region weiter zu verringern. → **Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe, → Wasser und Meeresressourcen**

PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON VERBRAUCHERN UND/ODER ENDNUTZERN

Die persönliche Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten ist der Porsche AG ein wichtiges Anliegen. Deshalb behandelt die Porsche AG die Fahrzeugsicherheit und den optimalen Schutz der (mit-)fahrenden Personen mit hoher Priorität. Darüber hinaus spielt auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsbeteiligten eine wichtige Rolle.

Das entscheidende Dokument für die Fahrzeugsicherheit ist der Sicherheitsstandard der Porsche AG. Dieser gehört zur Sicherheitsstrategie, die der Vorstand der Porsche AG bereits 2021 verabschiedet hat und die bis 2030 gelten soll. Ein umfassender Anforderungskatalog beschreibt unabhängig vom Fahrzeugmodell und Markt, wie der Sicherheitsstandard verbindlich umzusetzen und einzuhalten ist. Er gilt für alle Baureihen und Derivate in sämtlichen Zielmärkten weltweit, enthält aber auch fahrzeugprojektspezifische Versionen. Der Anforderungskatalog für Fahrzeugsicherheit wird regelmäßig aktualisiert.

Eine einzelne, übergreifende Kennzahl zur Messung der Fahrzeugsicherheit verwendet die Porsche AG nicht. Das Themenfeld Fahrzeugsicherheit reicht vielmehr über ein sicheres Gesamtfahrzeug mit sicheren Strukturen hinaus und bedeutet z. B. auch Sicherheit für alle Personen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs, ein sicheres Kraftstoffsystem und eine sichere Hochvolttechnik.

Der Porsche-Sicherheitsstandard sorgt einerseits für Konformität mit den Gesetzen in den Zielmärkten. Dafür beobachtet die Hauptabteilung „Technische Konformität“ der Porsche AG die Entwicklung der weltweiten Gesetzesentstehungsverfahren und ihrer regulatorischen sowie technischen Rahmenbedingungen. Sie stärkt das Konformitätsbewusstsein, schafft Transparenz über bestehende und neue Anforderungen in allen Zielmärkten und fördert langfristig die Prozesssicherheit, Stabilität und -qualität.

Andererseits umfasst der Sicherheitsstandard auch eigene Ansprüche der Porsche AG an die Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge. Diese Ansprüche können durchaus über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Sie beruhen auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik sowie den Anforderungen des Verbraucherschutzes. Aus diesen leitet die Porsche AG auch konkrete Zielvorgaben für die passive Fahrzeugsicherheit ab, also die Minimierung möglicher Unfallfolgen für alle Betroffenen.

Die Porsche AG überarbeitet und aktualisiert ihren Sicherheitsstandard regelmäßig. Dafür beobachtet die Porsche AG kontinuierlich die Entwicklung der Gesetzeslage in allen Zielmärkten sowie die Tätigkeit von Verbraucherschutzinstituten. Hinzu kommt eine regelmäßige Wettbewerbsanalyse zum aktuellen Stand der Fahrzeugsicherheitstechnik. Außerdem liefern Feldbeobachtungen und Unfallanalysen wichtige Hinweise zur Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge und fließen in deren Auslegung ein.

Zu den Anforderungen und Vorgehensweisen im Bereich der Fahrzeugsicherheit stimmt sich die Porsche AG in mehreren Arbeitskreisen mit dem Volkswagen Konzern ab, darunter der dreimal jährlich tagende „Arbeitskreis Sicherheit“. Dem Gremium gehören alle Sicherheitsverantwortlichen der Marken des Volkswagen Konzerns an.

Die Verantwortung für die Sicherheit einzelner Fahrzeugkomponenten und -systeme liegt bei den Fachbereichen der Fahrzeugsicherheit der Porsche AG. Diese arbeiten während der Fahrzeugentwicklung zentral zusammen. Der jeweilige Projektkoordinator überprüft die entsprechenden Kennzahlen. Die endgültige Freigabe der Sicherheitsfunktionen verantwortet der zuständige Fachgebietsleiter.

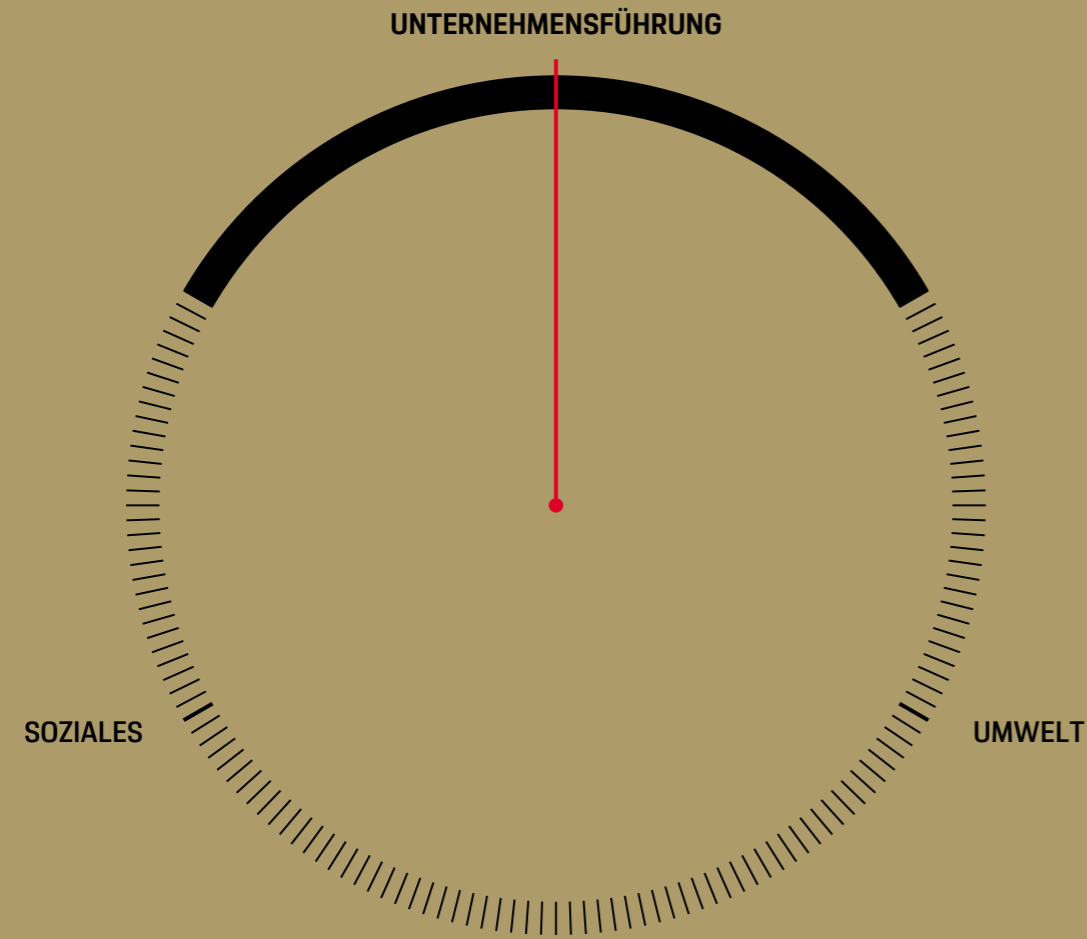
Ein Fachbereich der Porsche AG führt beispielsweise alle beteiligten Themenfelder zum sogenannten Frontschutz zusammen: von der Struktur des Fahrzeugs über die Anordnung der Komponenten im Vorderwagen zum Energieabbau sowie die Verzögerungskennlinien zum Schutz der Passagiere im Falle eines Frontalunfalls bis hin zu Rückhaltesystemen (Sicherheitsgurten und Airbags). Außerdem bündelt das Fachgebiet alle notwendigen Entwicklungsmethoden – sowohl die Simulation und Versuche mit Komponenten und Systemen als auch den Gesamtfahrzeugversuch. So verfeinert es die Sicherheitsfunktionen immer weiter und verbessert sie bis zur Serienreife.

Der Kinderschutz stellt einen weiteren wichtigen Schwerpunkt innerhalb der Fahrzeugsicherheit dar. So erfolgt die Auslegung von Fahrzeug und Kindersitzen mit dem Ziel, Kinder verschiedenster Größe und jeden Alters im Unfallgeschehen optimal zu schützen.

Auch der Schutz von anderen Verkehrsteilnehmenden, wie beispielsweise Fußgängern, ist ein wichtiger Aspekt bei der Entwicklung der Fahrzeugsicherheit. Gemeinsam mit dem Exterieur-Design und den entwickelnden Bereichen der Anbauteile (z. B. Bugschürze, Scheinwerfer) werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt, um die bestehenden Anforderungen hinsichtlich Fußgängerschutz zu erfüllen.

Nach der Straßenzulassung durchlaufen alle Porsche-Fahrzeuge strenge Kontrollen gemäß dem unternehmenseigenen Qualitätsmanagementsystem der Porsche AG. Dazu gehört auch eine abschließende Überprüfung ihrer Sicherheit von der Entwicklung über die Produktion bis zum After-Sales-Bereich.

Die Porsche AG konnte im Berichtsjahr für die Baureihe Panamera – wie bei allen bisherigen Baureihen auch – den Porsche-Sicherheitsstandard erfolgreich umsetzen und freigeben sowie den Marktzugang sicherstellen. So erhielten diese Fahrzeuge die behördliche Zulassung im Rahmen der „Standard Operating Procedure“. Die Porsche AG konnte nachweisen, dass weltweit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt wurden.



MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN, EINSCHLIESSLICH ZAHLUNGSPRAKTIKEN

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios wird die Lieferkette des Porsche AG Konzerns zunehmend vielschichtiger: Neue Komponenten und Technologien kommen hinzu, die Zahl der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial wächst. Auch der Bedarf an potenziellen Risikorohstoffen, insbesondere für die Batterieproduktion, steigt. Derzeit liegt der auf die Lieferkette der Fahrzeuge entfallende Anteil der CO₂-Emissionen des Porsche AG Konzerns bei rund einem Fünftel der Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Fahrzeuge – gemessen anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI). Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass mit einem steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen auch der Anteil der lieferkettenbedingten CO₂-Emissionen – ohne Berücksichtigung von Dekarbonisierungsmaßnahmen – weiter ansteigen könnte. → **Klimaschutz**

Auch die gesetzlichen Anforderungen sind im Berichtsjahr durch das neue deutsche „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, LkSG) ausgedehnt worden. Daher gewinnt eine verantwortungsvolle, menschenrechtskonforme und ökologisch orientierte Ausgestaltung der gesamten Lieferkette für den Porsche AG Konzern noch stärker an strategischer Bedeutung.

Seine Entschlossenheit zur Durchsetzung hoher Standards in der Lieferkette unterstreicht der Porsche AG Konzern durch mehrere Richtlinien:

- Die Zielsetzung der Konzernrichtlinie „Lieferantenrisikomanagement“ ist der standardisierte Umgang zur frühzeitigen Identifikation und Steuerung von Risiken im Zusammenhang mit finanziell instabilen, akut finanzkritischen oder insolventen Lieferanten. Durch standardisierte Vorgehensweisen sollen

Risiken für die Versorgung durch Beeinträchtigungen der Lieferfähigkeit des unmittelbaren Zulieferers aus finanziellen Gründen und daraus resultierende Kosten minimiert werden.

- Die Gesellschaftsrichtlinie der Porsche AG „Beschaffung von Produktionsmaterial“ gibt einen Rahmen für den Beschaffungsprozess von Produktionsmaterialien vor. Dieser umfasst zwei Kernprozesse: das „Forward Sourcing“ (die Beschaffung für Neuteile von Fahrzeugen) sowie das „Global Sourcing“ (die Auswahl und Bestätigung unmittelbarer Zulieferer für bereits in Serie gefertigte Bauteile von Fahrzeugen). Die Richtlinie definiert einerseits die operativen Prozessschritte und beschreibt andererseits strategische Beschaffungsprozesse, die Beschaffungsplanung und Werkzeugdokumentation sowie den Umgang mit Preisrisiken.

Ziel der Richtlinie ist eine effektivere Beschaffung auf einheitlichem Qualitätsniveau. Die Porsche AG will damit potenzielle Risiken bezüglich Kosten, Qualität, Versorgungssicherheit, Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und behördlicher Auflagen (Compliance), Termintreue, Haftung und finanzieller Stabilität von unmittelbaren Zulieferern weitestgehend minimieren. Zuständige Gremien sind das „Porsche Sourcing Committee“ (PSC) für die Beschaffung von Produktionsmaterial sowie das „Corporate Sourcing Committee“ (CSC) des Volkswagen Konzerns. Das PSC trifft unter Einbindung der Fahrzeugmarken, Regionen und Fachbereiche des Porsche AG Konzerns und in Abstimmung mit dem CSC alle Vergabeentscheidungen für Kaufteile im Rahmen der Prozesse „Global Sourcing“ (für neu zu entwickelnde Fahrzeugkomponenten) und „Forward Sourcing“ (für bereits existierende Fahrzeugkomponenten). → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Anspruchsvolle interne Zielsetzung

Im Rahmen der bestehenden gesetzlichen und internen Vorschriften verfolgt der Porsche AG Konzern verabschiedete Ziele. Diese hat der Porsche AG Konzern 2023 in seiner Beschaffungsstrategie in Form von drei Säulen definiert: Die Säule „Resiliente Lieferkette“ enthält Vergabekriterien, Transparenz, partnerschaftliche Strukturen und Digitales. Die Säule „Profitabilität“ konzentriert sich auf Planungsgenauigkeit und beschäftigt sich

90%

des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterialien unmittelbarer Zulieferer der Porsche AG sollen bis 2030 die höchsten internen Qualitätsstandards bezüglich Nachhaltigkeit (S-Rating „A“) erfüllen.

88,3%

des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterialien unmittelbarer Zulieferer der Porsche AG erfüllt im Rahmen des S-Ratings bereits 2023 die höchsten Qualitätsstandards.

100%

der unmittelbaren Zulieferer der Porsche AG werden anhand von Nachhaltigkeitskriterien überprüft.

mit langfristigen Verträgen. Die dritte Säule ist mit „Nachhaltige Lieferkette“ überschrieben und umfasst Kriterien zum Verbrauch von Wasser sowie Strategiedialoge mit unmittelbaren Zulieferern.

Alle drei Säulen sind wiederum an drei Handlungsansätzen ausgerichtet:

Dekarbonisierung:
Der Porsche AG Konzern analysiert die eigenen CO₂-Emissionen und die seiner Fahrzeuge mit dem Ziel, sie mittels Dekarbonisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette konsequent zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Nur dort, wo das aus technischen Gründen oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht möglich ist, kompensiert der Porsche AG Konzern die Emissionen. → **Energie und Anpassung an den Klimawandel, → Klimaschutz**

Kreislaufwirtschaft:
Der Porsche AG Konzern hat sich vorgenommen, den Material- und Ressourcenverbrauch entlang seiner gesamten Wertschöpfungskette immer weiter zu reduzieren. Eingesetzte Materialeinsätze will der Porsche AG Konzern, wo möglich, in geschlossene Recycling-Kreisläufe überführen. → **Kreislaufwirtschaft**

Verantwortung für komplexe globale Lieferketten:
Die Porsche AG forciert Nachhaltigkeit entlang der gesamten Lieferkette. Insbesondere komplexe globale Lieferketten möchte die Porsche AG transparenter gestalten und Nachhaltigkeitsaspekte bei Vergabeentscheidungen künftig noch stärker berücksichtigen. Zusätzlich engagiert sich die Porsche AG in ausgewählten Herkunftsländern ihrer Rohstoffe zusammen mit Partnern vor Ort in Initiativen zur Verbesserung der lokalen Lebens- und Arbeitsbedingungen. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette, → Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft**

Code of Conduct für Geschäftspartner
Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Porsche AG und den unmittelbaren Zulieferern bilden gemeinsame Werte. Im „Code of Conduct für Geschäftspartner“ sind diese in konkrete Anforderungen übersetzt. Der Verhaltenskodex verpflichtet alle Beteiligten auf Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards. Der Code of Conduct entstand ursprünglich im Volkswagen Konzern und ist im Internet abrufbar unter www.vwgroupsupply.com.

Den unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG sind jegliche wissentliche Nutzung von Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei, Menschenhandel und Kinderarbeit untersagt. Ferner dürfen Mitarbeitende nicht belästigt oder diskriminiert werden – sei es wegen ihrer ethnischen Herkunft, Religion, Staatsangehörigkeit oder sexuellen

Ausrichtung, wegen ihres Alters oder Geschlechts, wegen körperlicher oder geistiger Einschränkungen oder wegen ihrer Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft. Zudem erwartet die Porsche AG von allen unmittelbaren Zulieferern die Einhaltung des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten.

Sofern Geschäftspartner der Porsche AG im Rahmen ihrer Geschäftsbeziehungen mit dem Unternehmen Dritte (z. B. Subunternehmen oder Vertretungen) beauftragen, verpflichten sie sich, den „Code of Conduct für Geschäftspartner“ sowie die „Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner“ an die beauftragten Dritten weiterzugeben und diese entsprechend zu verpflichten.

Nachhaltigkeitskriterien bei Neuvergaben
Bei Neuvergaben hält sich der Porsche AG Konzern an strenge Kriterien bezüglich Nachhaltigkeit.

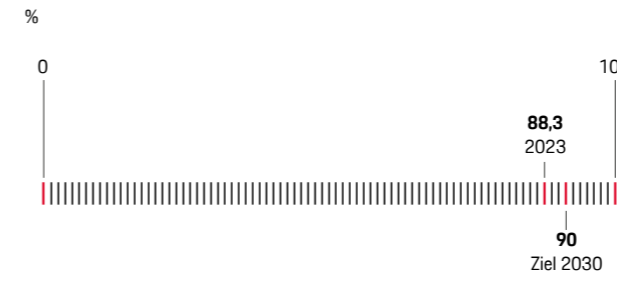
Unter den Bauteilen sind die Hochvolt-Batteriezellen für elektrische Antriebe besonders CO₂-intensiv in der Herstellung. Daher gilt seit 2023 ein neuer Vergabeprozess für vollelektrische Fahrzeuge: Alle unmittelbaren Zulieferer für diese Fahrzeugprojekte müssen nun konkrete Vorgaben für den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, CO₂-optimiertem Primärmaterial und Rezyklaten erfüllen. Zur Verwendung von Grünstrom in der Fertigung sind sie bereits seit 2021 verpflichtet.

Seit 2021 wird bei Neuteilvergaben in neuen Fahrzeugprojekten Grünstrom in der Bauteilproduktion bei unmittelbaren Lieferanten für Produktionsmaterial vertraglich abgesichert. 2022 verpflichteten sich alle, für neue Fahrzeugprojekte ausgewählten unmittelbaren Lieferanten, diese Vorgabe einzuhalten.

Präventives Management von Lieferantenrisiken
Vor Vergabe eines Auftrags an einen unmittelbaren Zulieferer prüft die Beschaffung der Porsche AG dessen finanzwirtschaftlichen Status. Dazu dient der Bericht „Lieferantenstatus“: Dieser gibt sowohl für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial als auch für unmittelbare Zulieferer von Nichtproduktionsmaterial an, ob sie finanzwirtschaftlich als vergabefähig oder nicht vergabefähig gelten. Vor allem die Mitarbeitenden in der Beschaffung sind angehalten, die finanzwirtschaftliche Lage von unmittelbaren Zulieferern laufend zu prüfen und auf eventuelle Anzeichen negativer Veränderungen zu achten. Bei kritischen Entwicklungen sind – wiederum in Abstimmung mit der zuständigen Abteilung – weitere Informationen zur finanziellen Situation der unmittelbaren Zulieferer einzuholen.

Sustainability-Rating für unmittelbare Zulieferer
Als ein weiteres Steuerungsinstrument für die Lieferkette verwendet die Porsche AG seit 2021 ein Nachhaltigkeitsrating: das Sustainability-Rating (S-Rating). Anhand festgelegter Kriterien überprüft die Porsche AG das Umwelt- und Sozialverhalten der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial sowie die Einhaltung des Code of Conduct.

Erfüllungsgrad der höchsten Qualitätsstandards, gemessen am Einkaufsvolumen der Porsche AG



Konkret hat sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 90 % des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial, das von unmittelbaren Zulieferern bezogen wird, die höchsten internen Qualitätsstandards bezüglich Nachhaltigkeit zu erfüllen. Das heißt, die unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial sollen bis zu diesem Zeitpunkt ein positives S-Rating der besten Bewertungskategorie erreichen. Grundlage ist eine Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer, bei Bedarf folgen zudem anlassbezogene Kontrollen vor Ort.

Für Beschäftigte der Porsche AG, die mit diesem Zuliefererkreis zusammenarbeiten, sind entsprechende Schulungen empfohlen. Ein digitales Lernmodul für Mitarbeitende anderer Unternehmensressorts der Porsche AG ergänzt das Angebot. → **Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette**

Transparente Bezahlprozesse
Für die größtmögliche Transparenz in der Lieferkette und zur Vermeidung von Korruptionsversuchen hat die Porsche AG bestehende Zahlungspraktiken weitestgehend auf elektronische Prozesse umgestellt. Direkte Vertragspartner sind angehalten, Rechnungen ausschließlich in elektronischer Form zu übermitteln. Unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial müssen ihre Rechnungen auf der Business-Plattform des Volkswagen Konzerns www.vwgroupsupply.com hochladen. Lediglich in begründeten Ausnahmefällen sowie nach Abstimmung mit der Kreditorenbuchhaltung der Porsche AG sind Rechnungen in Papierform zulässig. Diese sind stets an eine feste Anschrift zu senden. Umgekehrt stellt die Porsche AG seine Buchungsbelege grundsätzlich elektronisch zur Verfügung.

Alle Rechnungen sind gemäß dem nationalen Umsatzsteuerrecht auszufertigen. Sie müssen darüber hinaus eine Reihe vorgegebener Angaben enthalten (Lieferanten-, Bestell-, Lieferschein und Materialnummer, Abladestelle und Name des Ansprechpartners bei der Porsche AG); alle erforderlichen Unterlagen sind beizufügen.

Trainingsmaßnahmen in der Lieferkette
Im Zuge der Überarbeitung von Nachhaltigkeitsstandards, insbesondere im Sinne des UN Global Compact, erhalten nicht nur die Mitarbeitenden der Porsche AG, sondern auch Beschäftigte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern entsprechende Schulungen. Diese Schulungen sind u. a. ein Bestandteil von Maßnahmen zur Lieferantenentwicklung, die auch andere Themen des Projektmanagements erfassen, z. B. Kapazitätsanpassung, Kostenoptimierung und Berichtswesen. Dadurch stärkt die Porsche AG die Versorgungssicherheit für die Serienproduktion.

POLITISCHES ENGAGEMENT UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Der Porsche AG Konzern engagiert sich überparteilich für einen zukunftsfähigen und starken Welthandel. Internationaler Wettbewerb, grenzüberschreitende Wirtschaftstätigkeit, Freizügigkeit für Arbeitnehmende und weltweiter Austausch von Wissen sind wesentliche Voraussetzungen für seine Wettbewerbsfähigkeit. Der Porsche AG Konzern begrüßt internationale Handlungsrahmen für mehr Nachhaltigkeit und unterstützt das Pariser Klimaabkommen inkl. 1,5-Grad-Ziel. Dies sind für den Porsche AG Konzern Grundlagen freier, nachhaltiger, fairer und regelbasierter internationaler Handelsbeziehungen.

Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Porsche AG Konzern selbstverständlich. Parteispenden tätigt der Porsche AG Konzern nicht. Auch Ausgaben zur Unterstützung von Parteiveranstaltungen, für Anzeigen in parteinahen Publikationen und für externe Lobbyagenturen gab es 2023 nicht.

Dialog mit der Politik
Der Porsche AG Konzern arbeitet in einem vielschichtigen und stark regulierten Umfeld. Bei allen unternehmerischen Entscheidungen schätzt der Porsche AG Konzern die Folgen seines Handelns für die Gesellschaft und die Umwelt ab und bezieht sie in die internen Prozesse ein. Außerdem bringt der Porsche AG Konzern sich bei der Gestaltung des Rahmens für sein wirtschaftliches Handeln aktiv ein und gestaltet diesen mit. Dazu führt der Porsche AG Konzern einen transparenten und zielgerichteten gesellschaftspolitischen Dialog mit Regierungen, Parlamenten, Behörden, Verbänden, Institutionen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und zivilgesellschaftlichen Akteuren. So bringt der Porsche AG Konzern seine Positionen in gesellschaftliche und politische Diskurse sowie Entscheidungsprozesse ein.

Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ verantwortet dabei die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns gegenüber allen Beteiligten. Sie ist die zentrale Koordinationsstelle für ein abgestimmtes Vorgehen und Handeln sowie eine einheitliche Kommunikation. Zu den Aufgaben gehören auch die Organisation und Betreuung politischer Besuchsprogramme und Veranstaltungen. Außerdem informiert die Abteilung den Vorstand regelmäßig über aktuelle politische Themen und

Entwicklungen. Über den Steuerkreis „Governmental Affairs“ koordiniert die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ politikbezogene Aktivitäten des Porsche AG Konzerns und sorgt für ein einheitliches Vorgehen und eine konsistente Kommunikation mit den Stakeholdern.

Die konzernweite Richtlinie „Grundsätze Kommunikation und Governmental Affairs“ schreibt vor, dass jede politische Tätigkeit den Grundsätzen Integrität, Transparenz und Nachvollziehbarkeit folgen muss. Diese Richtlinie enthält auch Leitlinien für den Kontakt mit politischen Stakeholdern und regelt den Prozess der politischen Interessenvertretung.

Die mit der politischen Interessenvertretung beauftragten Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns stimmen ihre Aktivitäten regelmäßig mit dem Bereich „Public Affairs“ des Volkswagen Konzerns ab. Nur der Volkswagen Konzern unterhält eigene Unternehmensrepräsentanzen, z. B. in Berlin oder Brüssel. Diese übernehmen daher auch die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns.

Mitarbeit in Verbänden

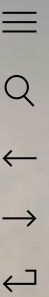
Mit aktuellen politischen Themen befasst sich der Porsche AG Konzern auch, indem dieser in Verbänden mitwirkt. Die Koordination dieser Tätigkeit liegt ebenfalls im Aufgabenbereich der Abteilung „Politik und Gesellschaft“. Auch dabei gelten die Grundsätze der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit. Wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen sind jederzeit zu beachten. Die Porsche AG ist u. a. im Lobbyregister für die

Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung ([➔ https://www.lobbyregister.bundestag.de](https://www.lobbyregister.bundestag.de)) sowie dem Transparenzregister Baden-Württemberg ([➔ https://www.landtag-bw.de/home/der-landtag/transparenzregister.html](https://www.landtag-bw.de/home/der-landtag/transparenzregister.html)) eingetragen.

In folgenden Verbänden ist der Porsche AG Konzern Mitglied (Auswahl):

- **Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)**
- **Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e. V. (Südwestmetall)**
- **Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart**
- **Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig**
- **American Chamber of Commerce in Germany e. V. (AmCham Germany)**
- **Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V. (LVI)**
- **Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft e. V.**

Mehr zur Beteiligung des Porsche AG Konzerns in Verbänden und Netzwerken sowie zur damit verbundenen Einbeziehung seiner Stakeholder finden sich unter [➔ Stakeholderdialog und Wesentlichkeit](#).



19
63

904 Carrera GTS



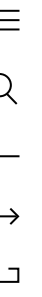
CORPORATE GOVERNANCE

136 ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

147 MITGLIEDER DES VORSTANDS

149 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

153 VERGÜTUNGSBERICHT 2023



ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

GEMÄSS § 289F UND § 315D HGB

Vorstand und Aufsichtsrat berichten in der Erklärung zur Unternehmensführung nach §§ 289f, 315d HGB und wie in Grundsatz 23 des Deutschen Corporate Governance Kodex vorgesehen über die Corporate Governance des Unternehmens im Geschäftsjahr 2023.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Gesellschaft“) haben im Dezember 2023 gemäß

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

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

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

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

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

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

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

4. Vergütung des Vorstands (G.1, G.2, G.3, G.6 sowie G.10 Sätze 1 und 2 des Kodex)

Während eines bis zur Geltung des neuen Vorstandsvergütungssystems und der Anpassung der Vorstandsdiensverträge dauernden Übergangszeitraums (siehe dazu nachfolgend unter lit. a)) und bis zur Veröffentlichung des ersten Vergütungsberichts gemäß § 162 AktG (siehe dazu nachfolgend unter lit. b)) wurde verschiedenen Empfehlungen in Abschnitt G. des Kodex vorübergehend nicht entsprochen. Zudem wurde und wird hinsichtlich der Gewährung eines IPO-Bonus an die Vorstandsmitglieder (siehe dazu nachfolgend unter lit. c)) verschiedenen Empfehlungen in Abschnitt G. des Kodex vorübergehend nicht entsprochen.

Im Einzelnen:

a) Vorübergehende Abweichungen bis zur Geltung eines neuen Vorstandsvergütungssystems und der Anpassung der Vorstandsdiensverträge (G.1, G.2 und G.10 Sätze 1 und 2 des Kodex)

Die Gesellschaft war bis zum Börsengang am 28. September 2022 nicht zur Erstellung eines den Maßgaben von § 87a AktG entsprechenden Vorstandsvergütungssystems verpflichtet. Die Regelungen in den zum Zeitpunkt des Börsengangs bestehenden Vorstandsdiensverträgen entsprachen zulässigerweise nicht vollumfänglich den Empfehlungen in Abschnitt G. des Kodex. Daher hat der Aufsichtsrat am 14. September 2022 mit Wirkung zum 1. Januar 2023 ein neues Vorstandsvergütungssystem beschlossen, das sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch den Kodex-Empfehlungen entspricht. Das neue Vergütungssystem wurde durch die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft am 28. Juni 2023 mit einer Mehrheit von 100 % gebilligt. Vor diesem Hintergrund wurde für den Zeitraum bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 folgenden Empfehlungen vorübergehend nicht entsprochen:

- Bis zum Inkrafttreten des neuen Vergütungssystems existierte keine systematische Beschreibung der gemäß der Empfehlung G.1 des Kodex vorgesehenen Angaben.
- Zudem war bis zum Börsengang die Festlegung einer konkreten Ziel-Gesamtvergütung im Sinne der Empfehlung G.2 des Kodex nicht vorgesehen. Der Aufsichtsrat legte am 14. September 2022 für die Vorstandsmitglieder eine konkrete Zielgesamtvergütung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 fest.
- Die den Vorstandsmitgliedern nach Maßgabe des bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorstandsvergütungssystems gewährten langfristig variablen Vergütungsbeträge sind in sogenannten Performance Share Plans vereinbart. Diese orientieren sich abweichend von der Empfehlung G.10 Satz 1 des Kodex an der Entwicklung der von der Volkswagen AG ausgegebenen Vorzugsaktie. Zudem beträgt die Performanceperiode für vor dem 1. Januar 2023 beginnende Performance Share Plans abweichend von der Empfehlung G.10 Satz 2 des Kodex drei Jahre. Ab dem 1. Januar 2023 neu beginnende Performance Share Plans richten sich nach der Entwicklung der von der Gesellschaft ausgegebenen Vorzugsaktie, die Performanceperioden betragen dann vier Jahre. Den Empfehlungen G.10 Sätze 1 und 2 des Kodex wird somit hinsichtlich der Performanceperioden des Performance Share Plans entsprochen, die seit dem 1. Januar 2023 neu begonnen haben und künftig neu beginnen.

Die Gesellschaft hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung mit sämtlichen Vorstandsmitgliedern jeweils mit Rückwirkung zum 1. Januar 2023 neue Vorstandsdiensverträge geschlossen, in denen die Vergütung in Übereinstimmung mit dem neuen Vergütungssystem festgesetzt wurde. Den Empfehlungen in Abschnitt G. des Kodex wird seitdem entsprochen, soweit nicht nachfolgend unter lit. c) eine Abweichung erklärt wird.

b) Offenlegung der Peer Group (G.3 des Kodex)

Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung G.3 Satz 1, 1. Halbsatz des Kodex eine Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (sogenannte Peer Group) heran. Die Zusammensetzung dieser Peer Group gemäß Empfehlung G.3 Satz 1, 2. Halbsatz des Kodex wurde erstmals im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 offengelegt. Bis zur Veröffentlichung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022 am 13. März 2023 wurde der Empfehlung G.3 des Kodex daher für einen Übergangszeitraum insoweit nicht entsprochen. Seit Veröffentlichung des Vergütungsberichts für das

Geschäftsjahr 2022 entspricht die Gesellschaft der Empfehlung G.3 des Kodex uneingeschränkt.

c) IPO-Bonus (G.6 und G.10 Satz 2 des Kodex)

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

- Nach der Empfehlung G.6 des Kodex soll die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen. Der Aufsichtsrat geht vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden ein- und zweijährigen Tranchen des IPO-Bonus der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder zuzuordnen sind. Dadurch übersteigt der Zielwert der den Vorstandsmitgliedern für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2023 war der im Geschäftsjahr 2022 gewährte IPO-Bonus noch nicht vollständig abgewickelt. Vor diesem Hintergrund wird vorsorglich weiterhin eine Abweichung von der Empfehlung G.6 des Kodex erklärt. Die Vorstandsvergütung ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung der Vorstandsmitglieder, die sich nicht allein auf die Vorbereitung bis zum Börsengang beschränkt, sondern auch berücksichtigt, wie nachhaltig erfolgreich der Börsengang ist.
- Schließlich können die Vorstandsmitglieder über die dritte Tranche des IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung bereits nach drei und nicht, wie gemäß G.10 Satz 2 des Kodex empfohlen, erst nach vier Jahren verfügen. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt wie oben beschrieben nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung der Vorstandsmitglieder.

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

VORSTAND

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

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Porsche AG besteht gemäß § 8 Abs. 1 der Satzung aus mindestens zwei Personen. Die konkrete Zahl der Vorstandsmitglieder bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Der Vorstand hält regelmäßig Sitzungen ab. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands – bzw. im Falle der Verhinderung sein Stellvertreter – leitet die Vorstandssitzungen. Über Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung sowie bestimmte – in der Geschäftsordnung für den Vorstand im Einzelnen aufgeführte – Einzelmaßnahmen entscheidet der gesamte Vorstand. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache in der Regel in Sitzungen. Er kann seine Entscheidung auch im Umlaufverfahren treffen, wenn kein Vorstandsmitglied unverzüglich verlangt, dass eine Vorstandssitzung stattfindet. Beschlüsse des Vorstands werden mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen seiner Mitglieder gefasst, sofern nicht das Gesetz oder die Geschäftsordnung für den Vorstand eine einstimmige Entscheidung vorsieht. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmitglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmitglieder haben sich über wichtige Vorgänge und Maßnahmen in ihren Geschäftsbereichen gegenseitig zu unterrichten. Die Konzerngesellschaften der Porsche AG werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Kon-

zerns. Ausschüsse des Vorstands bestehen zu folgenden wesentlichen Themen: Produkte, Investitionen, Digitalisierung und Produktqualität & Kundenzufriedenheit. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

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

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

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

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

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auf Diversität (Vielfalt). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich,

und eine angemessene Vertretung aller Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

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

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Porsche AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, innovativen Ideen gegenüber aufgeschlossen zu sein und gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenzuwirken. Sie trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei. Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, auch im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat aufgestellten Anforderungen entspricht; auch die Geschlechterverteilung entspricht den bisher vom Aufsichtsrat aufgestellten und gesetzlichen Vorgaben. Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche

Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden; der Aufsichtsrat kann hiervon in begründeten Fällen abweichen.

AUFSICHTSRAT

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

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ und „Ausschüsse des Aufsichtsrats der Porsche AG“ auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zu entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats sind im Bericht des Aufsichtsrats innerhalb des Kapitels **→ An unsere Aktionäre** des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts 2023, der auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures> abrufbar ist, enthalten.

Überblick

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in (Präsenz-)Sitzungen. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die Anzahl der im Geschäftsjahr 2023 abgehaltenen Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> dargestellt.

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

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

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

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

den Gesamtaufichtsrat entsprechend. Die Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Beratungen und Beschlüsse der jeweiligen Ausschüsse.

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

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

Weitere Informationen zu den Mitgliedern, deren einschlägigen Erfahrungen und Expertise sowie zur personellen Zusammensetzung der Aufsichtsratsausschüsse sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ und „Ausschüsse des Aufsichtsrats der Porsche AG“ auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> zu entnehmen.

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

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

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Er erarbeitet und überprüft regelmäßig Anforderungsprofile für Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und

beobachtet geeignete Persönlichkeiten. Zusammen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats erarbeitet er insbesondere ein Anforderungsprofil für die mindestens zwei Anteilseignervertreter, die unabhängig von einem kontrollierenden Aktionär sein sollen.

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

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Abschlussprüfung, der Compliance sowie mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und des internen Revisionsystems. Zusätzlich erörtert der Prüfungsausschuss unterjährige Finanzinformationen mit dem Vorstand.

Eine darüber hinausgehende Beschreibung der Aufgaben und Zuständigkeiten der einzelnen Ausschüsse ist in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat zu finden, die auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> abrufbar ist.

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

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

Allgemeine Anforderungen:

- Jedes Aufsichtsratsmitglied muss die gesetzlichen und satzungsmäßigen Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft im Aufsichtsrat erfüllen (vgl. insbesondere §§ 100 Absätze 1 bis 4, 105 AktG).
- Mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen; die Mitglieder müssen in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein (§ 100 Absatz 5 AktG).

- Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen. Der Mindestanteil ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter aufgrund eines mit Mehrheit gefassten Beschlusses vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen (§ 96 Absatz 2 Sätze 1 bis 3 AktG).

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

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

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

- Mindestens zwei Aufsichtsratsmitglieder sollen über internationale Erfahrung verfügen, etwa aufgrund ihrer Herkunft, einer im Ausland absolvierten Ausbildung oder durch eine mehrjährige berufliche Tätigkeit im Ausland.
- Im Aufsichtsrat sollen unterschiedliche Altersgruppen vertreten sein. Mindestens zwölf Aufsichtsratsmitglieder sollen im Zeitpunkt ihrer Wahl das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen sich hinsichtlich ihrer kulturellen Herkunft, beruflichen Erfahrung und Fachkenntnisse ergänzen, sodass der Aufsichtsrat auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen und Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

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

- (1) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- (2) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und den Markt sowie Know-how zu den Produkten,

- (3) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- (4) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-ups, oder großen Organisationen,
- (5) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf den Gebieten Governance/Recht/Compliance,
- (6) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexperten),
- (7) Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen hinsichtlich des Kapitalmarkts sowie Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Controlling/Risikomanagement, internes Kontrollsystem,

Qualifikationsmatrix Aufsichtsrat

	Dr. Wolfgang Porsche	Dr. Arno Antlitz	Dr. Christian Dahlheim	Melissa Di Donato Roos	Micaela le Divelec Lemmi	Dr. Hans Michel Priëch	Dr. Ferdinand Oliver Porsche	Hans Dieter Pötsch	Dr. Hans Peter Schützinger	Hauke Stars	Jordana Vogiatzi	Harald Buck	Akan Isik	Nora Leser	Knut Lofski	Vera Schawig	Stefan Schaumburg	Carsten Schumacher	Wolfgang von Dühren	Ibrahim Aslan
(1) Herstellung und Vertrieb	*	*	*			*	*	*	*	*		*	*		*	*		*	*	*
(2) Branchenkenntnis und Transformation zu Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen	*	*	*			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(3) Forschung und Entwicklung				*			*			*								*		
(4) Führungs-/Überwachungserfahrung	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(5) Governance/Recht/Compliance	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(6) Finanzen, Rechnungslegung/Abschlussprüfung		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(7) Kapitalmarkt, Controlling und Risikomanagement	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(8) Personalwesen & Vergütungssysteme	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(9) Mitbestimmung	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(10) Nachhaltigkeit		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(11) Digitales		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
(12) Luxusgüterbranche	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrats, Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch gehören dem Aufsichtsrat jeweils zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in der Empfehlung C.7 des Kodex genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass die Herren Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

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

Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat eine Selbstbeurteilung durchgeführt. Für die Selbstbeurteilung wurde zunächst ein Fragebogen verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen konnten. Um jedoch - im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses - weitere Optimierungspotenziale zu identifizieren, hat der Aufsichtsrat beschlossen, neben einer klassischen Beurteilung anhand eines Fragebogens auch Einzelinterviews durchzuführen. Diese Vorgehensweise bietet aus Sicht des Aufsichtsrats die Möglichkeit, einzelne Fragen im Detail zu erörtern, individuelle Schwerpunkte zu setzen und somit einen umfangreichen Austausch zu gewährleisten. Die Gespräche wurden Anfang des Jahres 2024 durchgeführt. Ein Teil des Prozesses, und dabei insbesondere die Vorbereitung der Selbstbeurteilung und eine vorgelagerte Schulung, erfolgte mit externer Unterstützung.

Nach umfassender Auswertung der Rückmeldungen aus Fragebögen und Gesprächen hat der Aufsichtsrat in der folgenden regulären Plenumsitzung die Ergebnisse und Anregungen für Optimierungsmöglichkeiten erörtert. Die Auswertung für das Geschäftsjahr 2023 zeigt eine hohe Zufriedenheit der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere mit der Organisation und Durchführung der Sitzungen. Die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand wird als vertrauensvoll und konstruktiv empfunden. Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der eingerichteten Ausschüsse wird als wirksam und effizient eingestuft. Zudem zeigen die Ergebnisse eine angemessene Informationsversorgung. Aus den Erkenntnissen abgeleitete Maßnahmen zur Optimierung der Aufsichtsratsarbeit werden zeitnah aufgegriffen.

GESETZ FÜR DIE GLEICHBERECHTIGTE TEILHABE VON FRAUEN UND MÄNNERN AN FÜHRUNGSPOSITIONEN

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Porsche AG wurde das mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen Gesetz – FüPoG) eingeführte Mindestanteilsgebot beachtet, demzufolge sich der Aufsichtsrat bei börsennotierten und paritätisch mitbestimmten Gesellschaften zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen muss. Diese Quote wird vom Aufsichtsrat insgesamt erfüllt (Gesamterfüllung). Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehören

insgesamt sechs Frauen an (30 %), darunter je drei Vertreterinnen der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Dem Aufsichtsrat gehören ferner insgesamt 14 Männer an (70 %), darunter je sieben Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Die gesetzliche Vorgabe, eine Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat festzulegen, ist aufgrund der Geltung des gesetzlichen Mindestanteilsgebots im Aufsichtsrat entfallen.

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

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

Mit Beschluss vom November 2021 hat der Vorstand der Porsche AG Zielgrößen für den Frauenanteil von 20 % für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 18 % für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt. Zur Erreichung der Zielgrößen wurde jeweils eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 festgelegt.

VERGÜTUNGSBERICHT UND VERGÜTUNGSSYSTEM FÜR DEN VORSTAND UND DEN AUFSICHTSRAT

Den Vergütungsbericht über das letzte Geschäftsjahr und den Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG finden Sie im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2023, der auf der Internetseite der Gesellschaft unter → <https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures> abrufbar ist. Separat ist der Vergütungsbericht unter dem folgenden Link abrufbar: → <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>. Im Vergütungsbericht sind auch ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat enthalten. Das Vergütungssystem für den Vorstand ist auch separat unter folgendem Link abrufbar: → <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>.

Das Vergütungssystem für den Vorstand sowie die Aufsichtsratsvergütung wurden der ordentlichen Hauptversammlung 2023 der Gesellschaft zur Billigung nach § 120a Abs. 1 AktG bzw. zur Beschlussfassung nach § 113 Abs. 3 AktG vorgelegt. Die Hauptversammlung hat diese beiden sogenannten Say-on-Pay-Beschlüsse am 28. Juni 2023 jeweils mit 100 % der abgegebenen Stimmen gefasst. Der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG ist unter folgendem Link zugänglich gemacht: <https://investorrelations.porsche.com/de/general-meeting-23/>. Weitere Informationen zur Vergütung finden sich unter **Konzernanhang** und im Anhang zum Jahresabschluss 2023 der Porsche AG.

RELEVANTE ANGABEN ZU UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN

Compliance und Risikomanagement

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

- **Compliance:** Compliance bei Porsche meint die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie der Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) von Porsche, die unter folgendem Link öffentlich abrufbar sind: <https://www.porsche.com/germany/aboutporsche/overview/compliance/overview/>
- **Hinweisgebersystem:** Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, unternehmensinterner Richtlinien und der Verhaltensgrundsätze hat bei Porsche oberste Priorität. Um potenziellen Risiken von Compliance-Verstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat das Unternehmen ein Hinweisgebersystem eingerichtet, an das mögliche Regelverstöße durch Mitarbeiter des Porsche Konzerns gemeldet werden können. Eingehende Hinweise werden im Hinweisgebersystem von Porsche unabhängig und vertraulich bearbeitet.
- **Wirtschaft und Menschenrechte:** Porsche bekennt sich dazu, Menschenrechte zu achten, dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Das Unternehmen hat dazu klare Regeln formuliert – sowohl bezogen auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch mit Blick auf

seine globalen Lieferketten. Porsche richtet sein unternehmerisches Handeln an den zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen aus. Die Inhalte, die sich insbesondere auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Rechte und Pflichten bei der Arbeit (International Labor Organisation – ILO) beziehen, sind jeweils über die Internetseite der Vereinten Nationen und der Internationalen Arbeitsorganisation abrufbar.

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

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

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

Das Unternehmen setzt auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement. Basis und Rückgrat des Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind im Porsche Newsroom im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ unter folgendem Link <https://www.newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit.html> öffentlich zugänglich.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
<p>Dr. Oliver Blume (*1968) Vorsitzender (seit 2015) Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG Beginn der Vorstandstätigkeit: 2013 Staatsangehörigkeit: deutsch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)¹</p>
<p>Lutz Meschke (*1966) Stellvertretender Vorsitzender (seit 2015) Finanzen und IT Beginn der Vorstandstätigkeit: 2009 Staatsangehörigkeit: deutsch, kroatisch</p>	<p>Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig²</p> <p>Vergleichbare Mandate im In- und Ausland European Transport Solutions S.à r.l., Luxemburg¹ FlexFactory GmbH, München (bis 30.11.2023)¹ MHP Management und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)² Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen² Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz bis zum 31.10.2023)² Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn (Vorsitz)² Porsche Engineering Group GmbH, Weissach² Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen² Porsche Enterprises Inc., Atlanta² Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)² Porsche Investments Management S.A., Luxemburg (Vorsitz) (seit dem 01.04.2023)² Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg (Vorsitz)² Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg (bis zum 16.01.2023)² P3X GmbH & Co. KG, Gilching (bis zum 31.12.2023)² Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja¹</p>

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Barbara Frenkel (*1963) Beschaffung Beginn der Vorstandstätigkeit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen ² Stiftung Münchner Sicherheitskonferenz GmbH, München (seit 26.06.2023) ¹
Andreas Haffner (*1965) Personal- und Sozialwesen Beginn der Vorstandstätigkeit: 2015 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig ²
Sajjad Khan (*1973) Car-IT Beginn der Vorstandstätigkeit: 2023 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart (Vorsitz) ² Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg ² Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen ² MHP Management und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg ²
Detlev von Platen (*1964) Vertrieb und Marketing Beginn der Vorstandstätigkeit: 2015 Staatsangehörigkeit: deutsch, französisch, US-amerikanisch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz) ² Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg ² Porsche Enterprises Inc., Atlanta ² Porsche Financial Services GmbH Bietigheim-Bissingen ² Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg ² Porsche Logistik GmbH, Stuttgart ² P3X GmbH & Co. KG, Gilching (Vorsitz) (bis 31.12.2023) ²
Albrecht Reimold (*1961) Produktion und Logistik Beginn der Vorstandstätigkeit: 2016 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Vorsitz) ²
Dr. Michael Steiner (*1964) Forschung und Entwicklung Beginn der Vorstandstätigkeit: 2016 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland FlexFactory GmbH, München (bis 30.11.2023) ¹ KS HUAYU AluTech GmbH, Neckarsulm ¹ Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg (Vorsitz) ² Porsche Logistik GmbH, Stuttgart (Vorsitz) ² Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle ¹ Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück ¹
	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg ¹
	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Cellforce Group GmbH, Tübingen (Vorsitz) ² Group14 Technologies, Inc., Woodinville ¹ HIF Global LLC, Delaware ¹ Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg ² Porsche Engineering Group GmbH, Weissach (Vorsitz) ² Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz) ² Porsche E-Bike Performance GmbH, Ottobrunn ²

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Dr. Wolfgang Porsche (*1943) Vorsitzender Diplom-Kaufmann Zugehörig seit: 2009 Staatsangehörigkeit: österreichisch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz) ^{1,3} Volkswagen AG, Wolfsburg ^{1,3} AUDI AG, Ingolstadt ¹
Jordana Vogiatzi (*1976) Stellvertretende Vorsitzende Geschäftsführerin Mitglieder und Finanzen der IG Metall Stuttgart Zugehörig seit: 2014 Staatsangehörigkeit: deutsch, griechisch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg ¹ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz) ¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See ¹
Dr. Arno Antlitz (*1970) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Finanzen und Operatives Geschäft Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (seit 13.02.2023) ²
Dr. Arno Antlitz (*1970) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Finanzen und Operatives Geschäft Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten: Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz) ¹ Volkswagen Financial Services Europe AG, Braunschweig (Vorsitz) ¹ PowerCo SE, Salzgitter ¹
Ibrahim Aslan (*1973) Mitglied im Betriebsrat Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim; Leiter des Vertrauenskörpers Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Volkswagen Group of America, Inc., Herndon (Vorsitz) ¹ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing ¹ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz) ¹ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz) ¹ Porsche Retail Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Stv. Vorsitz) ¹

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Harald Buck (*1962) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Zuffenhausen/ Ludwigsburg/Sachsenheim Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Volkswagen AG, Wolfsburg ^{1,3}
Dr. Christian Dahlheim (*1968) Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG Zugehörig seit: 2020 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig ¹
	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Bank AG, Salzburg ¹ Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Beijing ¹ VW New Mobility Services Investment Co., Ltd., Shanghai ¹ VDF Faktoring A.S., Istanbul (Vorsitz) ¹ VDF Filo Kiralama A.S., Istanbul (Vorsitz) ¹ VDF Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S., Istanbul (Vorsitz) ¹ VDF Servis ve Ticaret A.S., Istanbul (Vorsitz) ¹ Volkswagen Dogus Finansman A.S., Istanbul (Vorsitz) ¹ Volkswagen Semler Finans Danmark A/S, Brøndby (Vorsitz) ¹ Volkswagen Participações Ltda., São Paulo (Vorsitz) ¹
Micaela le Divelec Lemmi (*1968) Mitglied des Aufsichtsrats bei De Longhi Group Mitglied des Aufsichtsrats bei Aeroporti di Roma S.p.A. (bis 30.04.2023) ¹ Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: italienisch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Pitti Immagine S.r.l., Florenz (bis 31.07.2023) ¹ De Longhi S.p.A., Treviso ^{1,3} Aeroporti di Roma S.p.A., Rom (bis 30.04.2023) ¹ Nicht exekutives Mitglied des Verwaltungsrats der Benetton S.p.A. (seit 30.04.2023) ¹
Melissa Di Donato Roos (*1972) Chair & Chief Executive Officer at Kyriba Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: US-amerikanisch / britisch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Unabhängiges, nicht exekutives Mitglied des Verwaltungsrats der JPMorgan Chase ^{1,3}
Wolfgang von Dühren (*1962) Leiter International VIP & Special Sales Porsche AG Zugehörig seit: 2014 Staatsangehörigkeit: deutsch	
Akan Isik (*1971) Betriebsrat Zuffenhausen; Mitglied im Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	
Nora Leser (*1981) Gewerkschaftssekretärin der IG Metall – Geschäftsstelle Stuttgart Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Thales Deutschland GmbH, Ditzingen ¹
Knut Lofski (*1963) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Porsche Leipzig, Mitglied im Porsche Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Stv. Vorsitz) ²

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Dr. Hans Michel Piëch (*1942) Rechtsanwalt Zugehörig seit: 2009 Staatsangehörigkeit: österreichisch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt ¹ Volkswagen AG, Wolfsburg ^{1,3} Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Stv. Vorsitz) ^{1,3}
	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg ¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See ¹
Dr. Ferdinand Oliver Porsche (*1961) Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft Zugehörig seit: 2010 Staatsangehörigkeit: österreichisch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart ^{1,3} AUDI AG, Ingolstadt ¹ Volkswagen AG, Wolfsburg ^{1,3}
	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg ¹ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg ¹
Hans Dieter Pötsch (*1951) Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Zugehörig seit: 2010 Staatsangehörigkeit: österreichisch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt ¹ Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz) ^{1,3} Bertelsmann Management SE, Gütersloh ¹ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh ¹ TRATON SE, München (Vorsitz) ^{1,3} Wolfsburg AG, Wolfsburg ¹
	Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Autostadt GmbH, Wolfsburg ¹ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz) ¹ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz) ¹ Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz) ¹ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (Stv. Vorsitz) ¹
Vera Schalwig (*1979) Leiterin Personalwesen Zuffenhausen Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	
Stefan Schaumburg (*1961) Gewerkschaftssekretär/Leiter des Funktionsbereichs Tarifpolitik beim Vorstand der IG Metall Zugehörig seit: 2021 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Jenoptik AG, Jena (bis 31.12.2023) ^{1,3}

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Carsten Schumacher (*1987) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Weissach; Mitglied im Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsrat Zugehörig seit: 2019 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten CARIAD SE, Wolfsburg ¹
Dr. Hans Peter Schützinger (*1960) Sprecher der Geschäftsführung der Porsche Holding GmbH Zugehörig seit: 2016 Staatsangehörigkeit: österreichisch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig ¹ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest ¹ Volkswagen Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava ¹ Porsche Versicherungs AG, Salzburg ¹ Porsche Bank AG, Salzburg ¹ Din Bil Sverige AB, Stockholm ¹ Gletscherbahnen Kaprun AG, Kaprun ¹ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See ¹
Hauke Stars (*1967) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich IT Zugehörig seit: 2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten AUDI AG, Ingolstadt ¹ CARIAD SE, Wolfsburg ¹ RWE AG, Essen ^{1,3} PowerCo SE, Salzgitter ¹ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland Kühne + Nagel International AG, Schindellegi ^{1,3}

¹ Konzernexternes Mandat

² Konzerninternes Mandat

³ Börsennotiert

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS DER PORSCHE AG STAND 31. DEZEMBER 2023

Mitglieder des Präsidiums

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Christian Dahlheim (Vorsitz)
 Micaela le Divelec Lemmi
 Dr. Ferdinand Oliver Porsche
 Carsten Schumacher
 Nora Leser
 Harald Buck

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3

Mitbestimmungsgesetz

Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
 Hauke Stars
 Jordana Vogiatzi
 Harald Buck

Mitglieder des Nominierungsausschusses

Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
 Dr. Arno Antlitz
 Hauke Stars

Mitglieder des Related-Party Ausschusses

Dr. Hans Michel Piëch
 Micaela le Divelec Lemmi
 Hauke Stars
 Wolfgang von Dühren
 Akan Isik

VERGÜTUNGSBERICHT 2023

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG haben bereits für das Geschäftsjahr 2022 einen Vergütungsbericht nach § 162 AktG erstellt. Die Hauptversammlung hat den Vergütungsbericht 2022 am 28. Juni 2023 mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäftsjahr 2023 war für die Porsche AG in vielen Dimensionen ein herausforderndes Jahr. Trotz veränderter Rahmenbedingungen, einer Vielzahl von politischen und auch ökonomischer Krisen sowie der fortschreitenden Transformation konnte die Porsche AG das Jahr 2023 erfolgreich abschließen. Das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte um 512 Mio. € auf 7.284 Mio. € gesteigert werden. Von dieser positiven Entwicklung profitiert auch die Vorstandsvergütung.

I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat am 14. September 2022 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 ein Vorstandsvergütungssystem (das „Vorstandsvergütungssystem“) beschlossen. Dieses Vorstandsvergütungssystem setzt die Anforderungen des AktG in der Fassung des ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“) in der Fassung vom 28. April 2022 (in Kraft getreten am 27. Juni 2022). Die Hauptversammlung hat das Vorstandsvergütungssystem in einem Say-on-Pay am 28. Juni 2023 mit 100 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Seit dem 1. Januar 2023 richtet sich die Vorstandsvergütung vollständig nach den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems. Bei der Erstellung des Vorstandsvergütungssystems

wurde die Porsche AG von unabhängigen Vergütungs- und Rechtsberatern unterstützt. Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Bereits vor dem Börsengang hat die Porsche AG ein Vergütungssystem (das „alte Vorstandsvergütungssystem“) für die Mitglieder des Vorstands angewendet. Für eine Übergangszeit, bis zum 31. Dezember 2022, hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Vorstandsvergütung gemäß den bisherigen vertraglichen Vereinbarungen nach den Vorgaben des alten Vorstandsvergütungssystems abzuwickeln. Die in diesem Vergütungsbericht dargestellte gewährte und geschuldete Vergütung umfasst demnach mit dem Long Term Incentive / Langzeitbonus (LTI) 2020 – 2022, der Bestandssicherung 2022 und der ersten Tranche des IPO-Bonus auch Vergütungselemente nach dem alten Vorstandsvergütungssystem. Das alte Vorstandsvergütungssystem entsprach zulässigerweise nicht vollumfänglich den aktuellen gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen an börsennotierte Aktiengesellschaften.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über das Vorstandsvergütungssystem gegeben und anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2023 eingegangen.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile des bisherigen Vorstandsvergütungssystems

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden Vorstandsvergütungssystems. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile, erläutert deren Zielsetzung und wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Porsche AG fördern soll. Weitere Informationen zu den Vergütungsbestandteilen im Einzelnen finden sich auch in Kapitel A.III.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	— Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende — Jahreswert 2023: Vorstandsvorsitzender ¹ : € 800.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 950.000; Vorstandsmitglied: € 800.000	Grundvergütung und Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	Nebenleistungen, unter anderem: — ein Fahrzeug mit Tank-/Ladekarte auch zur privaten Nutzung; Übernahme der Besteuerung des geldwerten Vorteils durch die Porsche AG — Anspruch auf zwei Leasingfahrzeuge — Sachbezugspauschale — Zuschuss zu Kranken- und Pflegeversicherung — Ärztliche Vorsorgeuntersuchungen — Versicherungen (Unfall-, Reisegepäck-, D&O-Versicherung) — Sicherheitsmaßnahmen	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	— Beitragsorientierte Versorgungszusage mit jährlichem Beitrag in Höhe von 40% des Jahresgrundgehalts — Auszahlung in der Regel mit Vollendung des 67. Lebensjahres	Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.
Variable Vergütungsbestandteile		
Jahresbonus/Short Term Incentive („STI“)	Plantyp: Zielbonus Zielbetrag 2023: Vorstandsvorsitzender ¹ : € 800.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 950.000; Vorstandsmitglied: € 800.000 Begrenzung: 180 % des Zielbetrags, d.h.: Vorstandsvorsitzender: € 1.440.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.710.000; Vorstandsmitglied: € 1.440.000 Leistungskriterien: — Kapitalrendite (ROI) des Porsche AG Konzernbereichs Automobile (50 %) — Operative Umsatzrendite (ROS) des Porsche AG Konzerns (50 %) — ESG-Ziele (Multiplikator 0,63 - 1,43) Bemessungszeitraum: Jeweiliges Geschäftsjahr Auszahlung: — In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Porsche AG des jeweiligen Geschäftsjahres — Anteilige Kürzung bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags	Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen; wirtschaftliche Erfolgsziele sollen das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.

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

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter	Zielsetzung
Langzeitbonus/Long Term Incentive (LTI)	Plantyp: Virtueller Performance-Share-Plan Zielbetrag: Vorstandsvorsitzender ¹ : € 1.200.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 1.400.000; Vorstandsmitglied: € 1.173.333 Begrenzung: 200 % des Zielbetrags, d.h. Vorstandsvorsitzender: € 2.400.000; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 2.800.000; Vorstandsmitglied: € 2.346.666 Leistungskriterium: EPS des Porsche AG Konzerns Performance-Periode: Vier Jahre vorwärtsgerichtet Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses des Porsche AG Konzerns des letzten Jahres der Performance-Periode Ausscheiden: — Anteilige Kürzung des Zielbetrags bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags während des Gewährungs geschäftsjahres — Ersatz- und entschädigungsloser Verfall offener Tranchen bei durch das Vorstandsmitglied verschuldeter Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung gemäß § 84 Abs. 4 AktG oder Verstoß gegen (nachvertragliches) Wettbewerbsverbot	Mit dem LTI wird die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Porsche AG Konzerns ausgerichtet. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS des Porsche AG Konzerns in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und soll das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.

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

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

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

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat am 15. September 2023 beschlossen, mit Wirkung ab 1. Januar 2024 das Grundgehalt sowie die Zielbeträge von STI und LTI im Rahmen des Vorstandsvergütungssystems anzupassen. Ferner hat der Aufsichtsrat am 28. Februar 2024 beschlossen, das Vorstandsvergütungssystem anzupassen und das angepasste Vorstandsvergütungssystem der Hauptversammlung 2024 zur Billigung vorzulegen. Künftig soll das finanzielle Teilziel Kapitalrendite (ROI) durch die Netto Cashflow Marge (NCF Marge) Porsche AG Konzern Segment Automobile ersetzt werden. Die NCF Marge gehört – anders als der ROI – neben der operativen Umsatzrendite (ROS) Porsche AG Konzern zu den fünf bedeutsamsten Leistungsindikatoren zur Steuerung des Porsche AG Konzerns. Diese Leistungsindikatoren werden aus der Strategie sowie den zugrundeliegenden strategischen Zielen abgeleitet und sind jeweils elementare Bestandteile der Konzernplanung sowie Budgetierung. Die NCF Marge ist damit als zentrale Steuerungsgröße aus Sicht der Porsche AG noch besser geeignet als das bisherige Teilziel ROI, die Vergütung der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Gesellschaft und des Kapitalmarkts in Einklang zu bringen. Im ESG-Faktor sollen das weitere ESG-Kriterium Mitarbeiterzufriedenheit eingeführt und die Gewichtung der ESG-Teilziele angepasst werden. Durch die Ergänzung der Mitarbeiterzufriedenheit sollen Nachhaltigkeitsaspekte noch breiter berücksichtigt und der Mensch noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns der Porsche AG gerückt werden. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit sichert auch weiterhin die Führungsrolle der Porsche AG im Wettbewerb um die besten Bewerber. Um die einzelnen Elemente des künftig aus drei ESG-Kriterien bestehenden ESG-Teilziels Soziales adäquat zur Geltung zu bringen, soll das ESG-Teilziel Umwelt mit 40 % und das ESG-Teilziel Soziales mit 60 % gewichtet werden. Die Kennzahl Dekarbonisierungsindex (DKI) bleibt aber das am stärksten gewichtete Einzelkriterium. Das angepasste Vorstandsvergütungssystem soll nach Billigung durch die Hauptversammlung 2024 rückwirkend zum 1. Januar 2024 für alle Vorstandsmitglieder angewendet werden.

III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 bestellten Vorstandsmitglieder

1. VORSTANDSMITGLIEDER IM GESCHÄFTSJAHR 2023

Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Vorstand der Porsche AG folgende Mitglieder an:

- Dr. Oliver Blume ist Mitglied des Vorstands seit dem 1. Januar 2013 und seit dem 1. Oktober 2015 Vorstandsvorsitzender. Zudem ist er seit 13. April 2018 Mitglied des Vorstands und seit 1. September 2022 Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG. Bis zum 31. Dezember 2022 hat Herr Dr. Blume keine Vergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 Nr. 1 AktG von der Porsche AG erhalten, sondern ausschließlich von der Volkswagen AG. Seit 1. Januar 2023 erhält Herr Dr. Blume

eine Vergütung von der Volkswagen AG einerseits und der Porsche AG andererseits. Die Vergütung der Volkswagen AG und der Porsche AG werden jeweils entsprechend des Tätigkeitsumfangs von Herrn Dr. Blume anteilig berechnet und ausgezahlt; die Vergütung der Volkswagen AG wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet.

- Lutz Meschke ist Mitglied des Vorstands seit 6. November 2009 und seit dem 1. Oktober 2015 Stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Er ist zudem seit Juli 2020 Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) und erhält von der Porsche SE für diese Tätigkeit eine Vergütung, die nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet wird.
- Barbara Frenkel ist Mitglied des Vorstands seit 19. August 2021.
- Andreas Haffner ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2015.
- Sajjad Khan ist Mitglied des Vorstands seit 1. November 2023.
- Detlev von Platen ist Mitglied des Vorstands seit 1. November 2015.
- Albrecht Reimold ist Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2016.
- Dr. Michael Steiner ist Mitglied des Vorstands seit 3. Mai 2016.

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

2. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2023

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

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

2.1. Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 faktisch zugeflossen sind. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen und der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Porsche AG ausgezahlte Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2023 berichtet, für welchen die zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht ist. Im Geschäftsjahr 2023 wäre zudem der LTI 2020 – 2022 ausgezahlt worden, soweit er die 2021 ausgezahlte Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2020 überstiegen hätte. Ferner wurde die Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2022 im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlt. Zudem wurde im Geschäftsjahr 2023 die erste Tranche des IPO-Bonus mit einer einjährigen Laufzeit ausgezahlt. Da sich die Porsche AG mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befand, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

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

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

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die Porsche AG im Geschäftsjahr 2023 keinen Gebrauch gemacht.

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

Dr. Oliver Blume¹, Vorstandsvorsitzender

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	28,3
Nebenleistungen ²	0	0,0
Summe fixe Vergütung	800.000	28,3
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	49,2
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	0	0,0
1. Tranche des IPO-Bonus	636.827	22,5
Summe variable Vergütung	2.025.627	71,7
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.825.627	100,0
Versorgungsaufwand	324.342	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.149.969	-

¹ Herr Dr. Blume erhält zudem eine Vergütung der Volkswagen AG. Diese Vergütung wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet. Über die Vergütung, die Herr Dr. Blume im Geschäftsjahr 2023 von der Volkswagen AG erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2023 der Volkswagen AG berichtet.

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

Lutz Meschke¹, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender; Geschäftsbereich Finanzen und IT

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	950.000	26,2
Nebenleistungen	65.987	1,8
Summe fixe Vergütung	1.015.987	28,0
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.649.200	45,5
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	596.424	16,5
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	10,0
Summe variable Vergütung	2.609.596	72,0
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	3.625.583	100,0
Versorgungsaufwand	386.206	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	4.011.789	-

¹ Herr Meschke erhält zudem eine Vergütung der Porsche SE. Diese Vergütung wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet. Über die Vergütung, die Herr Meschke im Geschäftsjahr 2023 von der Porsche SE erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2023 der Porsche SE berichtet.

Barbara Frenkel, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Beschaffung

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	30,9
Nebenleistungen	34.682	1,4
Summe fixe Vergütung	834.682	32,3
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	53,6
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	0	0,0
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	14,1
Summe variable Vergütung	1.752.772	67,7
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	2.587.454	100,0
Versorgungsaufwand	327.993	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	2.915.447	-

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

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	25,8
Nebenleistungen	62.656	2,0
Summe fixe Vergütung	862.656	27,8
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	44,8
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	483.360	15,6
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	11,8
Summe variable Vergütung	2.236.132	72,2
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	3.098.788	100,0
Versorgungsaufwand	324.999	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.423.787	-

Sajjad Khan¹, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Car-IT

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	133.333	36,0
Nebenleistungen	4.268	1,2
Summe fixe Vergütung	137.602	37,2
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	232.101	62,8
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	0	0,0
1. Tranche des IPO-Bonus	0	0,0
Summe variable Vergütung	232.101	62,8
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	369.702	100,0
Versorgungsaufwand	53.333	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	423.035	-

¹ Herr Khan ist Mitglied des Vorstands der Porsche AG seit 1. November 2023, die Berechnung der Vergütung erfolgt zeitanteilig.

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

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	26,0
Nebenleistungen	44.170	1,4
Summe fixe Vergütung	844.170	27,4
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	45,1
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	483.360	15,7
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	11,8
Summe variable Vergütung	2.236.132	72,6
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	3.080.302	100,0
Versorgungsaufwand	324.420	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.404.722	-

Albrecht Reimold, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Produktion und Logistik

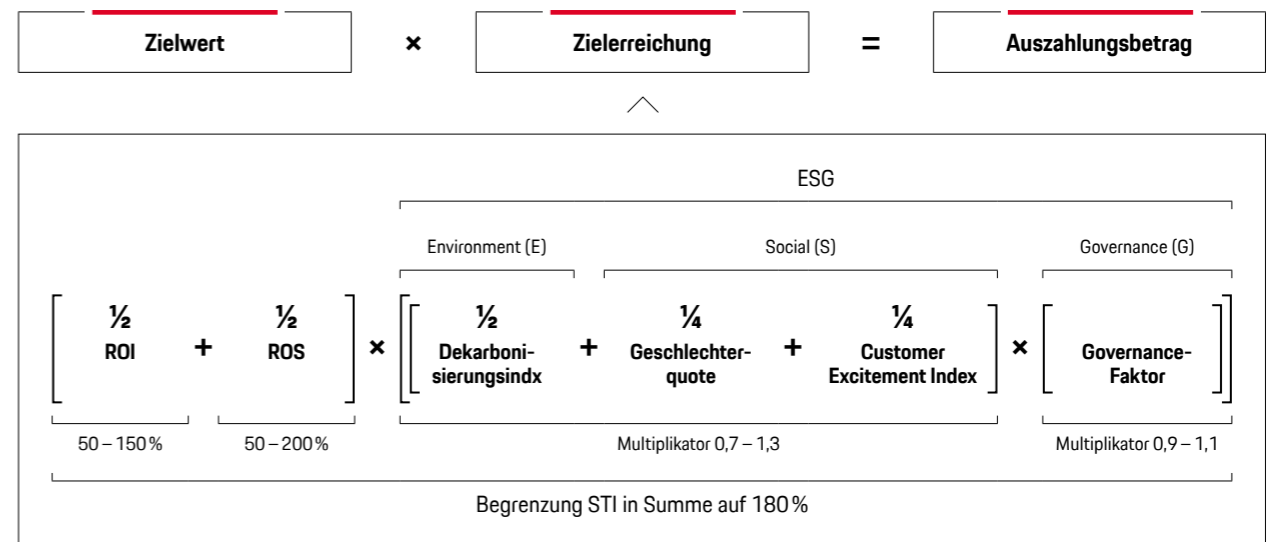
	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	25,8
Nebenleistungen	66.052	2,1
Summe fixe Vergütung	866.052	27,9
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	44,8
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	483.360	15,6
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	11,7
Summe variable Vergütung	2.236.132	72,1
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	3.102.184	100,0
Versorgungsaufwand	324.731	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.426.915	-

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	800.000	25,9
Nebenleistungen	53.161	1,7
Summe fixe Vergütung	853.161	27,6
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2023	1.388.800	45,0
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) 2020-2022 abzüglich Bestandssicherung LTI 2020-2022	-	-
Bestandssicherung LTI 2022 – 2024	483.360	15,6
1. Tranche des IPO-Bonus	363.972	11,8
Summe variable Vergütung	2.236.132	72,4
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	3.089.293	100,0
Versorgungsaufwand	325.355	-
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	3.414.648	-

2.2. Erläuterung

2.2.1. Leistungskriterien der variablen Vergütung

a) Leistungskriterien Jahresbonus



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

aa) Finanzielle Ziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns („ROS“) und die Kapitalrendite Porsche AG Konzernbereich Automobile („ROI“) festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2023 erzielt wurden.

	2023
ROS	
Maximalwert (200 %-Niveau)	19,0
Zielwert (100 %-Niveau)	15,0
Schwellenwert (50 %-Niveau)	12,5
Ist-Wert	18,0
Zielerreichung (in %)	174,0
ROI	
Maximalwert (150 %-Niveau)	30,0
Zielwert (100 %-Niveau)	24,0
Schwellenwert (50 %-Niveau)	18,0
Ist-Wert	24,7
Zielerreichung (in %)	106,0
Zielerreichung gesamt	140,0

bb) ESG-Faktor

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Geschlechterquote und Customer Excitement Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2023 erzielt wurden.

Der Dekarbonisierungsindex (DKI) verfolgt das Ziel, die Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) in CO₂-Äquivalenten darzustellen. Dabei werden Umweltauswirkungen wie der CO₂-Fußabdruck

über den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg untersucht. Der DKI ist für die Porsche AG eine wichtige Kennzahl zur transparenten und ganzheitlichen Steuerung zur Erreichung einer bilanziell CO₂-neutralen Wertschöpfungskette der neuproduzierten Fahrzeuge in 2030. Die Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit nimmt einen hohen Stellenwert ein. Die Porsche AG ist davon überzeugt, dass Diversität und Chancengleichheit entscheidende Faktoren für einen langfristigen Unternehmenserfolg sind. Das Unternehmen hat sich daher zur Aufgabe gemacht, den Frauenanteil auf allen Ebenen weiter zu steigern und verzielt daher die Geschlechterquote.

Ein zentrales Ziel der Porsche AG ist es, seine Kunden zu begeistern. Die Erwartungen der Kunden will die Porsche AG nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Unter Verwendung des „Customer Excitement Index“ misst die Porsche AG entlang der „Customer Journey“ die Kundenbegeisterung – eine Grundvoraussetzung für deren kontinuierliche Verbesserung. Mit der Berücksichtigung dieser Kenngröße ist das Ziel einer direkten Verbindung zwischen Kundenbegeisterung und Vorstandsvergütung sichergestellt.

	Umwelt		Soziales		
	Dekarbonisierungsindex		Geschlechterquote 1. Berichtsebene	Geschlechterquote 2. Berichtsebene	Customer Excitement Index
In tCO₂e/Fahrzeug	2023	In Prozent	2023	2023	2023
Maximalwert (1,3)	62,5	Maximalwert (1,3)	20,5	18,4	47,0
Zielwert (1,0)	63,5	Zielwert (1,0)	18,6	16,7	45,0
Schwellenwert (0,7)	64,5	Schwellenwert (0,7)	16,7	15,0	43,0
Ist-Wert ¹	62,7	Ist-Wert	20,0	17,3	46,7
Zielerreichung (in Faktor)	1,26	Zielerreichung (in Faktor)	1,22	1,10	1,26

¹ Inklusive freiwilliger CO₂-Kompensationen über Klimaschutzprojekte

Der Gesamtfaktor ESG ergibt sich aus den jeweils gewichteten Teilfaktoren Umwelt (50%), Geschlechterquote (25%) sowie Customer Excitement Index (25%) und beträgt für das Geschäftsjahr 2023 1,24.

b) Leistungskriterien Long Term Incentive (LTI) 2020 – 2022 und Ausblick LTI 2021 – 2023 und 2022 – 2024

aa) Angaben zum LTI nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem

Das bisherige Vorstandsvergütungssystem sah für die Vorstandsmitglieder eine aktienbasierte langfristige variable Vergütung in Form eines vorwärtsgerichteten Performance-Share-Plans mit dreijähriger Laufzeit vor. Der LTI richtete sich nach der Wertentwicklung und dem EPS der Vorzugsaktie der Volkswagen AG mit der Wertpapierkennnummer 766403 („Volkswagen-Vorzugsaktie“) während der dreijährigen Laufzeit. Den Vorstandsmitgliedern wurden zu Beginn der dreijährigen

Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für den Dekarbonisierungsindex, der Geschlechterquote und dem Customer Excitement Index festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welcher Multiplikationsfaktor für das Geschäftsjahr 2023 erzielt wurde.

Performance-Periode abhängig von dem jeweiligen Zielwert bedingt eine bestimmte Anzahl an Performance-Shares zugeteilt. Nach Ablauf der Performance-Periode wurde die finale Anzahl an Performance-Shares abhängig von der durchschnittlichen EPS-Zielerreichung der Volkswagen-Vorzugsaktie während der Performance-Periode ermittelt. Die finale Anzahl an Performance-Shares wurde mit der Summe aus dem Aktienkurs der Volkswagen-Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode, kaufmännisch gerundet auf zwei Nachkommastellen, und den während der Performance-Periode pro Volkswagen-Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden multipliziert. Der LTI kann zwischen EUR 0 und 200 % des Zielbetrags (Cap) betragen.

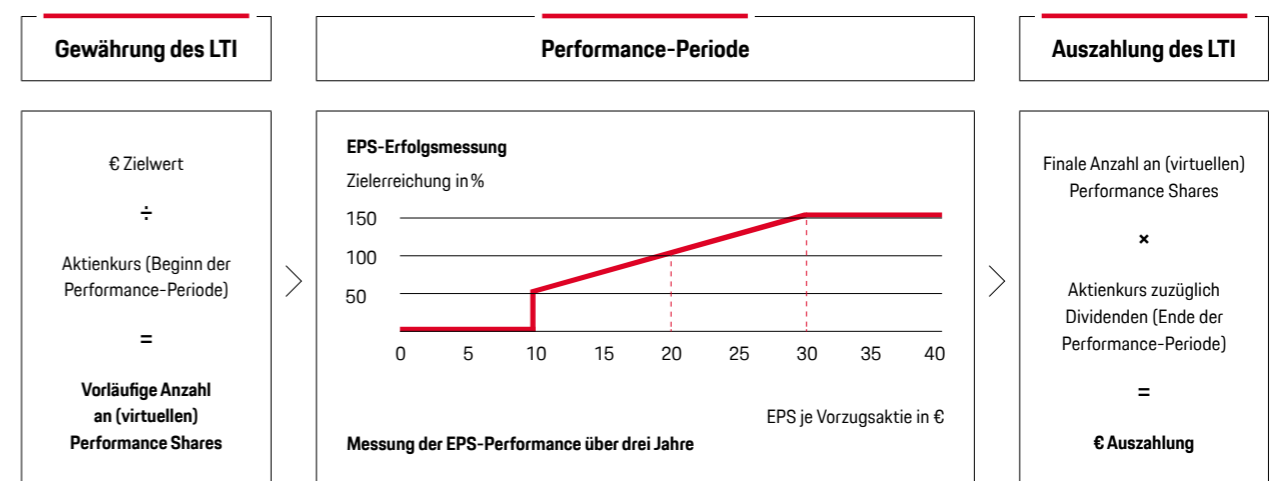
Unter dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem wurden den Vorstandsmitgliedern insgesamt drei Tranchen des Performance-Share-Plans zugeteilt: 2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024. Im Geschäftsjahr 2023 kam die erste Tranche

des dreijährigen Performance-Share-Plans mit der Performance-Periode 2020 – 2022 zur Auszahlung.

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

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

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



bb) Angaben zum Performance-Share-Plan

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

cc) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindest-, Ziel- und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2020 – 2022 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung kam, soweit der Auszahlungsbetrag die für 2020 ausgezahlte Bestandssicherung überstieg.

Performance-Periode 2020 – 2022

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2022	2021	2020
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	29,69	29,65	16,66
Zielerreichung (%)	148	148	83

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindest-, Ziel- und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Perioden 2021–2023 und 2022–2024 nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2023 erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2021–2023 und 2022–2024 waren im Geschäftsjahr 2023 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

Performance-Periode 2021 – 2023

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2023	2022	2021
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	31,98	29,69	29,65
Zielerreichung (%)	150	148	148

Performance-Periode 2022 – 2024

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2023	2022
Maximalwert	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00
Ist-Wert	31,98	29,69
Zielerreichung (%)	150	148

dd) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Der für die Performance-Periode 2020 – 2022 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

€	2020 – 2022
Anfangs-Referenzkurs	177,44
Schluss-Referenzkurs	131,74
Dividendenäquivalent	
2020	4,86
2021	4,86
2022	7,56

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem zugeteilten und noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2021 – 2023 und 2022 – 2024 maßgeblichen Referenzkurse der Volkswagen-Vorzugsaktie sowie das Dividendenäquivalent

€	2021 – 2023	2022 – 2024
Anfangs-Referenzkurs	149,14	175,75
Schluss-Referenzkurs ¹	110,83	■
Dividendenäquivalent		
2021	4,86	–
2022	7,56	7,56
2023	27,82	27,82

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

c) Bestandssicherung

Bis zum 31. Dezember 2019 bestand die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einem rückwärts gerichteten Unternehmensbonus und einem rückwärts gerichteten Langzeitbonus. Durch die Umstellung von einer rückwärts auf eine vorwärtsgerichtete langfristige variable Vergütung zum 1. Januar 2020 entstand für die zum damaligen Zeitpunkt bestellten Vorstandsmitglieder während der ersten beiden Geschäftsjahre ab der Umstellung, also in den Geschäftsjahren 2021 und 2022, eine vorübergehende Auszahlungslücke. Während der Umstellungsphase hat die Porsche AG den Vorstandsmitgliedern daher eine Bestandssicherung zugesagt. Dies betrifft die aktiven Vorstandsmitglieder Herren Meschke, Haffner, von Platen, Reimold und Dr. Steiner.

Im Geschäftsjahr 2023 kam die in den Tabellen ausgewiesene Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2022 zur Auszahlung. Die in 2023 ausgezahlte Bestandssicherung betrug 80 % der individuell ausgezahlten Zieldirektvergütung 2019, bestehend aus der Jahresgrundvergütung, dem persönlichen Leistungsbonus, dem Unternehmensbonus und dem LTI jeweils des Geschäftsjahres 2019 abzüglich der Jahresgrundvergütung und des Jahresbonus jeweils für das Jahr 2022.

Die im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2022 wird am Ende der Performance-Periode 2022 – 2024 mit dem Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan 2022 – 2024 verrechnet. Sofern der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan 2022 – 2024 die in 2023 ausgezahlte Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2022 übersteigt, wird der zusätzliche Betrag ausgezahlt. Bleibt der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan hinter der Ausgleichszahlung der Bestandssicherung zurück, wird die Differenz nicht zurückgefordert. Eine etwaige, die Ausgleichszahlung der Bestandssicherung übersteigende Auszahlung aus dem Performance-Share-Plan 2022 – 2024 zu Beginn des Jahres 2025 wird im Vergütungsbericht 2025 berichtet.

d) Leistungskriterien Long Term Incentive (LTI) 2023-2026

aa) Angaben zum Performance-Share-Plan 2023-2026

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

Im Folgenden wird bereits ein Ausblick auf die Leistungskriterien der aktuell bereits zugeteilten Tranche 2023 – 2026 gegeben.

bb) Angaben zu den Performance-Shares

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

cc) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindest-, Ziel- und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2023 – 2026 festgelegt hat.

Performance-Periode 2023 – 2026

EPS Porsche-Vorzugsaktie

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

dd) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Die für den bereits zugeteilten Performance-Share-Plan 2023 – 2026 maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Performance-Periode 2023 – 2026

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

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

e) IPO-Bonus

aa) Angaben zum IPO-Bonus

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

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

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

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

Über die Teil-Tranchen des IPO-Bonus wird ausführlich in dem Vergütungsbericht für das jeweilige Jahr der Auszahlung berichtet. In diesem Vergütungsbericht wird über die erste Teil-Tranche des IPO-Bonus berichtet, die Ende Oktober 2023 ausbezahlt wurde. Bei der zweiten und dritten Teil-Tranche handelt es sich nicht um eine gewährte und geschuldete Vergütung des Geschäftsjahres 2023.

bb) Angaben zu den virtuellen Aktien des IPO-Bonus

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

cc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

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

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

¹ Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

2.2.2. Übereinstimmung mit dem Vorstandsvergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vorstandsvergütungssystems. Im Geschäftsjahr 2023 wurde nicht vom geltenden Vorstandsvergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile zu kürzen, da 180 % des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 200 % des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden.

2.2.3. Maximalvergütung

Für jedes Vorstandsmitglied gilt eine Maximalvergütung i.S.d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG, durch die die Vergütung insgesamt nach oben hin begrenzt ist. Insgesamt hat die den Vor-

standsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vorstandsvergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten.

2.2.4. Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung

a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung

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

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

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

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

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

b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Ab dem 1. Januar 2023 wurden den Vorstandsmitgliedern neue Versorgungszusagen gemäß dem Vorstandsvergütungssystem erteilt. Die Porsche AG hat ein neues, kapitalmarktorientiertes Versorgungssystem eingeführt. Die Vorstandsmitglieder erhalten eine leistungsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen, die durch ein Contractual Trust Arrangement finanziert wird. Die zugesagten Altersleistungen können ab Vollendung des 67. Lebensjahres bezogen werden; ab Vollendung des 63. Lebensjahres ist eine vorgezogene Inanspruchnahme möglich. Der jährliche Versorgungsbeitrag beträgt 40 % des jeweiligen vertraglich vereinbarten Jahresgrundgehalts.

Die Versorgung aller Vorstandsmitglieder wurde zum 1. Januar 2023 auf das neue Versorgungssystem umgestellt. Die unter dem bisherigen Versorgungssystem erdienten Besitzstände bleiben aufrechterhalten. Den Vorstandsmitgliedern wurde zum 31. Dezember 2022 ein fester monatlicher Versorgungsanspruch gegen die Gesellschaft zugesagt, der ab Vollendung des 65. Lebensjahres in Anspruch genommen werden kann. In die so vereinbarte Rentenhöhe ist eine Anwartschaftsdynamisierung für den Zeitraum zwischen dem Umstellungsstichtag und der Vollendung des 65. Lebensjahres nach § 2a Abs. 2 S. 2 Nr. 2 lit. a BetrAVG eingerechnet; d.h. die Rentenhöhe verändert sich bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres nicht mehr (zu den früheren Versorgungszusagen ausführlich Vergütungsbericht 2022).

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

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

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

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2023 sowie den im Geschäftsjahr 2023 für die Altersversorgung aufgewandten oder zurückgestellten Betrag nach IFRS aus. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen.

€	Anwartschaftsbarwert der arbeitgeberfinanzierten Pensionszusagen nach IAS19 ¹	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2023
Dr. Oliver Blume	3.952.119	324.342
Lutz Meschke	4.000.346	386.206
Barbara Frenkel	3.679.250	327.993
Andreas Haffner	3.716.727	324.999
Sajjad Khan	54.717	53.333
Detlev von Platen	4.196.289	324.420
Albrecht Reimold	3.523.678	324.731
Dr. Michael Steiner	3.537.814	325.355
Summe	26.660.938	2.391.379

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

2.2.5. Kein Malus/Clawback im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 lagen tatbestandlich die Voraussetzungen für eine Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile nicht vor. Dementsprechend hat die Porsche AG keine variablen

Vergütungsbestandteile von den einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert.

IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

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

1. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHRE 2023 (INDIVIDUALISIERT)

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

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Ablauf des Geschäftsjahres 2013 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung aus.

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

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	154.080	99,3
Nebenleistungen	1.020	0,7
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	155.100	100,0

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

	2023	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	0	0,0
Nebenleistungen	19.213	100,0
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	19.213	100,0

2. GEWÄHRTE GESAMTVERGÜTUNG AN VOR BEGINN DES GESCHÄFTSJAHRES 2013 AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2023 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Porsche AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor dem Beginn des Jahres 2014 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung mehr als zehn Jahre nach ihrem Ausscheiden bei der Porsche AG gewährt und geschuldet wurde, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 2.239.538 € gewährt.

V. Vergleichende Darstellung

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

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

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Jahresabschluss der Porsche AG ausgewiesene Personalaufwand der Porsche AG um die Vergütung der Vorstandsmitglieder bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die durchschnittliche Anzahl der Arbeitnehmer der Porsche AG auf Vollzeitäquivalenzbasis im Geschäftsjahr 2023, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt (Arbeitnehmer der Porsche AG).

%	Jährliche Veränderung	Jährliche Veränderung
	2023 vs. 2022	2022 vs. 2021
Vorstandsvergütung¹		
Aktive Vorstandsmitglieder		
Dr. Oliver Blume	–	–
Lutz Meschke	7,5	–5,2
Barbara Frenkel	54,3	243,5
Andreas Haffner	11,1	2,8
Sajjad Khan	–	–
Detlev von Platen	10,4	2,8
Albrecht Reimold	11,6	2,1
Dr. Michael Steiner	11,1	1,1
Ehemalige Vorstandsmitglieder		
Uwe-Karsten Städter	–82,0	–63,6
Wolfgang Hatz	–32,1	19,6
Ertragsentwicklung		
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	0,0	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	2,0	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) ²	71,9	114,2
Mitarbeitervergütung		
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung PAG	–13,7	9,1

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

² Im Jahr 2022 vor Ergebnisabführung.

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

Wettbewerbsumfeld der Porsche AG abzubilden. Aufgrund der globalen Aktivitäten der Porsche AG wurden hier auch Unternehmen außerhalb von Europa in der Peergroup berücksichtigt.

B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

I. GRUNDSÄTZE DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

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

II. ÜBERBLICK ÜBER DIE VERGÜTUNG

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

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

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

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

III. SONSTIGES

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

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

IV. VERGÜTUNG DER IM GESCHÄFTSJAHR 2023 AMTIERENDEN AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde, wie für die Vorstandsmitglieder erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2023 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 gezahlt wird, unabhängig vom Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung.

Aufsichtsratsmitglied	Feste Vergütung		Tätigkeit in Ausschüssen		Sitzungsgeldpauschale		Gesamtvergütung		Vergütung aus anderen Konzernmandaten
	€	%	€	%	€	%	€	%	
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	260.000	70,5	100.000	27,1	9.000	2,4	369.000	100,0	-
Jordana Vogiatzi ³ (Stv. Vorsitzende)	195.000	76,8	50.000	19,7	9.000	3,5	254.000	100,0	0
Dr. Arno Antlitz ¹	0		0		0		0		-
Ibrahim Aslan	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Harald Buck	130.000	54,4	100.000	41,8	9.000	3,8	239.000	100,0	-
Dr. Christian Dahlheim ²	0	0,0	100.000	100,0	0	0,0	100.000	100,0	-
Micaela le Di Divelec Lemmi	130.000	68,8	50.000	26,5	9.000	4,8	189.000	100,0	-
Melissa Di Donato Roos	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Wolfgang von Dühren	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Akan Isik	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Nora Leser	130.000	68,8	50.000	26,5	9.000	4,8	189.000	100,0	-
Knut Lofski ³	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	0
Dr. Hans Michel Piëch	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	130.000	68,8	50.000	26,5	9.000	4,8	189.000	100,0	-
Hans Dieter Pötsch	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Vera Schalwig	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Stefan Schaumburg	130.000	93,5	0	0,0	9.000	6,5	139.000	100,0	-
Carsten Schumacher	130.000	54,4	100.000	41,8	9.000	3,8	239.000	100,0	-
Dr. Hans Peter Schützinger ¹	0		0		0		0		-
Hauke Stars ¹	0		0		0		0		-
Gesamt	2.275.000	75,4	600.000	19,9	144.000	4,8	3.019.000	100,0	-

¹ Diese Aufsichtsratsmitglieder haben vollständig auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 verzichtet.
² Diese Aufsichtsratsmitglieder haben teilweise auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 verzichtet.
³ Auf die Vergütung für die Aufsichtsrats Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche Leipzig GmbH wurde verzichtet.

V. Vergleichende Darstellung

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

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

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

%	Jährliche	Jährliche
	Veränderung	Veränderung
	2023 vs. 2022	2022 vs. 2021
Aufsichtsratsvergütung¹		
Aktive Aufsichtsratsmitglieder		
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	126,6	287,7
Jordana Vogiatzi (Stv. Vorsitzende)	37,1	53,2
Dr. Arno Antlitz	–	–
Ibrahim Aslan	1.303,8	–
Harald Buck	35,8	45,6
Dr. Christian Dahlheim	252,7	–
Micaela le Divelec Lemmi	265,0	–
Melissa Di Donato	265,0	–
Wolfgang von Dühren	4,1	37,9
Akan Isik	4,1	37,9
Nora Leser	31,0	75,9
Knut Lofski	4,1	37,9
Dr. Hans Michel Piëch	61,8	104,6
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	123,3	464,2
Hans Dieter Pötsch	162,6	–
Vera Schalwig	4,1	387,5
Stefan Schaumburg	6,5	59,7
Carsten Schumacher	35,8	38,7
Dr. Hans Peter Schützinger	-100,0	–
Hauke Stars	–	–
Ertragsentwicklung		
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	0,0	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	2,0	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) ²	71,9	114,2
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung PAG	-13,7	9,1

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

² Im Jahr 2022 vor Ergebnisabführung.

Für den Vorstand:

28. Februar 2024

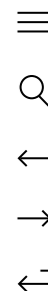
Dr. Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender

Lutz Meschke
Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender

Für den Aufsichtsrat:

28. Februar 2024

Dr. Wolfgang Porsche
Aufsichtsratsvorsitzender





ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG

180

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

- 180 Geschäftsmodell
- 182 Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
- 183 Steuerung und wesentliche Leistungsindikatoren
- 185 Erklärung zur Unternehmensführung

186

GESCHÄFTSVERLAUF

- 186 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 187 Branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 188 Auslieferungen an Kunden
- 190 Produktion
- 191 Forschung und Entwicklung
- 191 Belegschaft
- 192 Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage

194

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 194 Ertragslage
- 198 Finanzlage
- 202 Vermögenslage

205

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

210

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG 2023

- 210 Nachhaltigkeitsmanagement und -organisation
- 214 EU-Taxonomie
- 228 Umwelt
- 236 Soziales
- 250 Unternehmensführung

254

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 254 Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements
- 262 Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2023
- 267 Finanzrisikomanagement und -methoden sowie Chancen
- 269 Zusammenfassung

270

PROGNOSEBERICHT

- 270 Ausblick Weltwirtschaft und Pkw-Märkte
- 271 Prognoseannahmen
- 273 Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung

GESCHÄFTSMODELL

→ GRI 2-1

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 Kunden und 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 2022 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. → An unsere Aktionäre

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 Regionen Deutschland, Europa ohne Deutschland, Nordamerika, welches Mexiko exkludiert, China, welches Hongkong beinhaltet, sowie den Rest der Welt. → Konzernanhang – Segmentberichterstattung

SEGMENT AUTOMOBILE

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

Beschaffung

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

Produktion

Am Hauptsitz der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen befinden sich die Produktionsstätten für die Modellreihen Taycan, 911 und 718 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-Modellreihe 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 den Markt in Malaysia 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 selbständige Gesellschaften) und ausgewählte Porsche-Handels-gesellschaften (17 rechtlich selbständige 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 70 der mehr als 800 Porsche Zentren umgesetzt. Bis zum Ende der Dekade werden mehr als 600 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

Die Tätigkeiten des Segments Finanzdienstleistungen umfassen 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.

EXTERNE EINFLUSSFAKTOREN

Im Risiko- und Chancenbericht werden die externen Einflussfaktoren für das Geschäft des Porsche AG Konzerns aufgeführt und erläutert. → Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2023

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES PORSCHE AG KONZERNS

Die Porsche AG strebt an, ihre derzeitige Stellung als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen weiter auszubauen – insbesondere durch die konsequente Umsetzung der Strategie 2030 des Porsche AG Konzerns. Diese besteht aus den Querschnittsstrategien Kunde, Produkte, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Organisation und Transformation. Die Querschnittsstrategien bilden das Zentrum der Porsche AG Konzern Strategie und werden um das Programm „Road to 20“ ergänzt. Zusammen wirken diese auf die Unternehmensziele ein. Für jede Querschnittsstrategie und für das Programm „Road to 20“ sind zwei Vorstandsmitglieder verantwortlich. Crossfunktionale Teams setzen die Querschnittsstrategien und die zugeordneten strategischen Themenfelder 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 Nutzungsphase hinweg. Die Kundenbeziehung wird mithilfe eines „Customer Excitement Index“ vom ersten Kontakt bis zum Kauf eines Produkts systematisch gemessen und gesteuert.

Als moderne Luxusmarke beabsichtigt die Porsche AG, ihre Kundenbasis international zu erweitern, indem sowohl neue Zielgruppen angesprochen werden als auch die Loyalität bei bestehenden Kundinnen und Kunden weiter gesteigert wird. Durch einen kanalübergreifenden Vertrieb sowie den Ausbau der Porsche-Communitys erhalten sie online wie offline Zugang zur Porsche-Markenwelt.

Querschnittsstrategie „Produkte“

Die Elektromobilität steht im Mittelpunkt der Porsche Produktstrategie. Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, im Jahr 2030 mehr als 80 % ihrer Neufahrzeuge vollelektrisch auszuliefern – abhängig von der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Vor allem bei der Entwicklung und Beschaffung der neuen Elektrofahrzeugfamilie werden insbesondere durch die Nutzung von Plattformen und Modulen durch weitere Marken des Volkswagen AG Konzerns Synergien ermöglicht.

In der Transition bietet die Porsche AG drei Antriebsvarianten an: vollelektrische Modelle, Plug-in-Hybride und reine Verbrenner. Darüber hinaus investiert die Porsche AG in die Erzeugung synthetischer Kraftstoffe, sogenannter eFuels, mit Fokus auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Fahrzeugbestand.

Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die nachhaltige Mobilität der Zukunft mitzugestalten. Dies umfasst sowohl Produkte, die unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten entwickelt sind, 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. Die Dekarbonisierung und die Kreislaufwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette sind dafür zentrale Elemente. Dabei fördert der Porsche AG Konzern Perspektivenvielfalt und sieht einen Schwerpunkt in seinem gesellschaftlichen Engagement. Zudem forciert er Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung.

Querschnittsstrategie „Digitalisierung“

Die Querschnittsstrategie „Digitalisierung“ fokussiert sich auf den effizienten Einsatz eigener Kompetenzen sowie die Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen AG Konzerns und mit externen Partnern. Die Verkürzung der Markteinführungszeit für neue Produkte, eine „Open Platform“-Strategie sowie der Einsatz künstlicher Intelligenz und datengesteuerter Optimierungen sollen wesentlich zum Geschäftserfolg beitragen.

Querschnittsstrategie „Organisation“

Die Querschnittsstrategie „Organisation“ befasst sich mit der organisatorischen Ausrichtung und Optimierung der Wertschöpfungstiefe des Porsche AG Konzerns im Hinblick auf zukünftige Anforderungen. Die Prozesse sollen möglichst effektiv und effizient gestaltet werden. Gleichzeitig legt der Porsche AG Konzern strategische Wertschöpfungsfelder fest, die künftig selbst oder von externen Lieferanten bearbeitet werden. Eng damit verbunden sind Entscheidungen über strategische Partnerschaften als Ergänzung zu klassischen Lieferantenbeziehungen. Hierfür werden neue Strukturen und Konzepte erarbeitet.

Querschnittsstrategie „Transformation“

In der Querschnittsstrategie „Transformation“ stehen die Beschäftigten im Mittelpunkt. Ihnen sollen neue Arbeitsweisen und -methoden zur Verfügung gestellt werden. Führung spielt eine zentrale Rolle, um Beschäftigte auf dem Weg der Transformation mitzunehmen: Sie sollen frühzeitig über Veränderungen informiert und in Prozesse eingebunden werden, damit alle Beschäftigten den Wandel gemeinsam vorantreiben. Langfristiges Denken und unternehmerisches Handeln sollen dabei unterstützt werden. Dabei spielt auch die Position der Porsche AG als Top-Arbeitgeber mit hoher Mitarbeiterzufriedenheit eine wichtige Rolle.

Road to 20

Das Programm „Road to 20“ bildet die Grundlage für das langfristige Profitabilitätsziel des Porsche AG Konzerns für eine operative Konzernumsatzrendite von mehr als 20 %. Die „Road to 20“ soll zusätzlich die Resilienz und die Ertragskraft des Porsche AG Konzerns optimieren. Dafür werden zahlreiche Bereiche nochmals auf den Prüfstand gestellt – vom Produktangebot über die Preisgestaltung bis hin zur Kostenstruktur.

Die sechs Querschnittsstrategien definieren den Weg, mit dem der Porsche AG Konzern seine Stellung für heutige und künftige Generationen ausbauen will. Dabei stehen die vier Stakeholdergruppen Kundinnen und Kunden, Gesellschaft, Beschäftigte und Investoren im Mittelpunkt. Die konsequente Orientierung an den Bedürfnissen dieser Gruppen sichert aus Sicht des Porsche AG Konzerns das nachhaltige Wachstum, das durch das Programm „Road to 20“ zusätzlich gestützt wird.

STEUERUNG UND WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN

Steuerung und Kennzahlen

Basierend auf der Konzernstrategie – der Strategie 2030 – 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 Aufsattpunkt 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 %)

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**

Segment Automobile
<ul style="list-style-type: none"> – Netto-Cashflow-Marge Automobile (in %) – EBITDA-Marge Automobile (in %) – BEV-Anteil Automobile (in %)

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 verbunden 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

Der BEV-Anteil ist definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, das heißt der insgesamt an Endkunden 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 Erläuterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu entnehmen. Die voraussichtliche Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2024 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

↗ investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/ abgebildet.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung Weltwirtschaft

Der Russland-Ukraine-Konflikt führte weiterhin zu erhöhter Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft. Große Teile der westlichen Staatengemeinschaft belegten Russland mit einem weitreichenden Handelsembargo und schlossen Russland teilweise vom internationalen Finanzmarkt aus. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Im Berichtsjahr beruhigten sich die Energie- und Rohstoffmärkte trotz der daraus resultierten Verknappung des Angebots. Jedoch liegen die Energie- und Rohstoffpreise zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Zudem besteht die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation aufgrund der Lohnentwicklung an den Arbeitsmärkten.

Nachdem die globale Wirtschaftsleistung 2020 eingebrochen war, erholte sie sich 2021 durch Basis- und Nachholeffekte und normalisierte sich weiter in 2022 trotz des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Weltwirtschaft insgesamt ein positives Wachstum von +2,7 % (2022: +3,1 %). Die fortgeschrittenen Volkswirtschaften und Schwellenländer erholten sich weiter. Jedoch wuchs die Wirtschaft bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften langsamer.

In den einzelnen Regionen war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die Notenbanken der erhöhten Inflation mit einer restriktiven Geldpolitik entgegenwirkten. Dies geschah im Wesentlichen durch steigende Zinsen und sinkende Anleihebestände, was negativ auf den privaten Konsum und die Investitionsaktivität wirkte. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Die Preise für Energie und viele Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, wobei sich die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen etwas entspannt haben. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtsjahr ab.

DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft schrumpfte im Berichtsjahr um –0,2 % (2022: +1,9 %). Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote stieg im Durchschnitt an. Gleichzeitig sank die jahresdurchschnittliche Inflationsrate, blieb aber verhältnismäßig hoch.

EUROPA

Die westeuropäische Wirtschaft wuchs im Berichtsjahr um +0,4 % (2022: +3,5 %) und damit langsamer als im Vorjahr. Das lag unter anderem an den hohen Inflationsraten, die negativ auf die Stimmung der Konsumenten wirkten. Auch die Stimmung der Unternehmen verschlechterte sich über alle Sektoren hinweg. Zudem beeinträchtigten die restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionsaktivitäten.

In den zentral- und osteuropäischen Volkswirtschaften wies das reale absolute Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein reales Wachstum von +2,6 % (2022: +1,1 %) auf. Dabei wuchs die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um +1,7 % (2022: +4,5 %) und damit etwas langsamer. In Osteuropa dagegen war das Wirtschaftswachstum erstmals seit Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts mit +3,6 % (2022: –2,8 %) wieder positiv. Die Inflationsraten sanken im Durchschnitt in ganz Zentral- und Osteuropa, befanden sich aber weiter auf hohem Niveau.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In den USA stieg die Wirtschaftsleistung im Berichtsjahr um +2,4 % (2022: +1,9 %). Auch hier setzte die Notenbank wegen der weiterhin hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarkts ihre restriktive Geldpolitik kontinuierlich fort und hob den Leitzins 2023 insgesamt viermal an. Die Arbeitslosenquote bewegte sich im Berichtsjahr weiter auf einem niedrigen Niveau. In Kanada wuchs das BIP um +1,1 % (2022: +3,8 %).

CHINA INKL. HONGKONG

Das chinesische BIP stieg im Berichtsjahr um +5,4 % (2022: +3,0 %) und damit stärker als im Vorjahr. Diese Entwicklung war positiv beeinflusst durch die Aufhebung der Null-Covid-Strategie durch die chinesische Regierung.

BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung der Märkte für das Segment Automobile

Im Geschäftsjahr 2023 lag das weltweite Volumen des Pkw-Markts mit 76,6 Mio. Fahrzeugen spürbar über dem Wert des Vorjahres. Während die Regionen Deutschland und China inkl. Hongkong spürbar zunahmen, verzeichneten die Regionen Europa ohne Deutschland sowie Nordamerika exkl. Mexiko sogar deutliche Zuwächse. Diese Entwicklungen waren neben den schwachen Vorjahreswerten darauf zurückzuführen, dass Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten nachließen und somit die Fahrzeugverfügbarkeit weniger einschränkten. Während sich die Versorgungslage bei Vorprodukten gegenüber dem Jahr 2022 verbesserte, wirkten unter anderem die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie Vorzieheffekte aufgrund auslaufender Fördermaßnahmen zum Ende des Vorjahres dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen einzelner Märkte.

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. Während die reale Kaufkraft vielerorts sank und Fahrzeugpreise auf hohem Niveau verharrten, konnten durch die gestiegenen Fahrzeugverfügbarkeiten weltweit Auftragsbestände auf hohem Niveau reduziert werden. 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 2023 mit 2,8 Mio. Einheiten (+7,3 %) spürbar über dem schwachen Niveau des Vorjahres. Nachlassende Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten wirkten sich positiv auf die Fahrzeugverfügbarkeit in Bezug auf den gesamten Pkw-Markt aus und Auftragsbestände aus dem Vorjahr konnten abgearbeitet werden.

EUROPA OHNE DEUTSCHLAND

In Westeuropa (exkl. Deutschland) stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2023 insgesamt deutlich um 16,1 % auf 8,8 Mio. Fahrzeuge. Die Entwicklung war in allen anderen großen Pkw-Einzelmärkten 2023 positiv: Sowohl Großbritannien (+17,9 %) und Italien (+18,8 %) als auch Frankreich (+16,1 %) konnten ihr jeweiliges Vorjahresniveau deutlich übertreffen.

In Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen – nach dem sehr starken Rückgang im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2023 stark um 23,6 % auf 2,3 Mio. Fahrzeuge. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei auch in den einzelnen Märkten Zentraleuropas überwiegend positiv.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In der Region Nordamerika exkl. Mexiko stiegen die Verkaufszahlen von Pkw im Geschäftsjahr 2023 auf 17,3 Mio. Einheiten – ein Anstieg von 12,3 % im Vergleich zum Vorjahr. In den USA lag das Volumen bei 15,6 Mio. Einheiten, ein Plus von 12,3 %. Auch in Kanada stiegen die Verkaufszahlen deutlich auf 1,7 Mio. Fahrzeuge (+12,5 %).

CHINA INKL. HONGKONG

In der Region China inkl. Hongkong stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2023 um 5,5 % auf 22,2 Mio. Einheiten. Die Entwicklung des chinesischen Pkw-Markts war durch die auslaufenden staatlichen Förder- und Kaufanreizprogramme zum Ende des Geschäftsjahres 2022 bestimmt, was zu Vorzieheffekten bei Fahrzeugkäufen und in der Folge zu rückläufigen Zulassungszahlen zu Jahresbeginn 2023 geführt hatte. Die Nachfrage erholte sich im Geschäftsjahresverlauf unter anderem infolge von Preisnachlässen und fortlaufenden regionalen Förderprogrammen, während sich die Wettbewerbssituation zunehmend verschärfte.

Entwicklung der Märkte für das Segment Finanzdienstleistungen

In 2023 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, allerdings übten die gestiegenen Zinsen in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

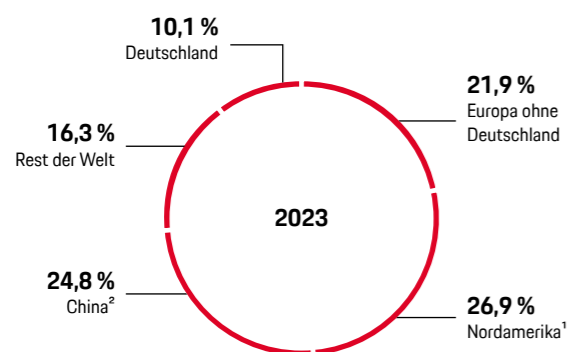
Die Nachfrage nach den Produkten und Services des Segments Finanzdienstleistungen, welche als Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments berechnet wird (Penetrationsrate), lag zum 31. Dezember 2023 bei 40,1 % (2022: 40,8 %). Während in der Region Europa ohne Deutschland die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen ist, entwickelte sich die Nachfrage in den Regionen Nordamerika exkl. Mexiko und Rest der Welt positiv. In den Regionen Deutschland und China inkl. Hongkong lag der Anteil stabil auf Vorjahresniveau bzw. minimal unter Vorjahr.

Der Porsche AG Konzern inklusive seiner Kooperationspartner steigerte den gesamten Bestand an Verträgen für Finanzierungen und Leasing zum 31. Dezember 2023 um 4,2 % auf 345 Tsd. Verträge (31. Dezember 2022: 331 Tsd. Verträge).

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Der Porsche AG Konzern zeigte im Geschäftsjahr 2023 ein robustes Wachstum und erreichte bei den Auslieferungen¹ ein leichtes Plus. Insgesamt lieferte der Sportwagenhersteller in den vergangenen zwölf Monaten 320.221 Fahrzeuge aus. Das sind 3,3 % mehr als 2022.

Anteil der Auslieferungen an Kunden nach Regionen



¹ Nordamerika exkl. Mexiko

² China inkl. Hongkong

Im Heimatmarkt Deutschland konnten 32.430 Kundinnen und Kunden ihr Fahrzeug entgegennehmen – ein Zuwachs von 9,9 %. In der Vertriebsregion Europa ohne Deutschland lieferte der Porsche AG Konzern im vergangenen Jahr 70.229 Fahrzeuge aus. Das sind 12,0 % mehr als im Vorjahr. In Nordamerika exkl. Mexiko kam der Porsche AG Konzern auf 86.059 Auslieferungen (+8,6 %) – die größte Vertriebsregion im Jahr 2023. In China inkl. Hongkong wurden 79.283 Fahrzeuge in Kundenhand übergeben (–15,0 %). Der deutliche Rückgang ist vor allem auf die weiterhin herausfordernde Wirtschaftslage in dieser Region zurückzuführen. Demzufolge wurde das Angebotsvolumen mit der Nachfragesituation in Einklang gebracht und die Marktverteilung über alle Vertriebsregionen ausbalanciert, wodurch der Rückgang in China kompensiert werden konnte. Neben dem spürbaren Zuwachs in Nordamerika konnte sich auch die Vertriebsregion Rest der Welt positiv mit einem Auslieferungszuwachs von 15,7 % entwickeln. Entsprechend nahmen 52.220 Kundinnen und Kunden ihr Fahrzeug in der Region Rest der Welt entgegen.

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.

Das auslieferungsstärkste Modell war der Porsche Cayenne. Er wurde im vergangenen Jahr an 87.553 Kundinnen und Kunden übergeben (–8,4 %). Der Rückgang gegenüber 2022 erklärt sich durch die weltweit gestaffelte Einführung der neuen Generation sowie aus Auslieferungsverzögerungen aufgrund eines notwendigen Software-Updates für die Hybrid-Modelle. Auf Platz zwei folgt der Macan mit 87.355 ausgelieferten Einheiten und liegt damit auf Vorjahresniveau. Weiterhin sehr beliebt war der Porsche 911 mit 50.146 Auslieferungen (+24,1 %). Die Sportwagenlimousine Panamera erreicht im letzten Jahr seines Lebenszyklus 34.020 Auslieferungen (–0,4 %). Die neue Generation der Luxuslimousine, die im November Premiere feierte, kommt ab 2024 zu den Kundinnen und Kunden. Die Modelle 718 Boxster und 718 Cayman verzeichneten 20.518 Auslieferungen (+12,7 %).

Die Nachfrage nach dem vollelektrischen Taycan war ungebrochen hoch. 2023 verzeichnete der Porsche AG Konzern weltweit 40.629 Auslieferungen (+16,7 %).

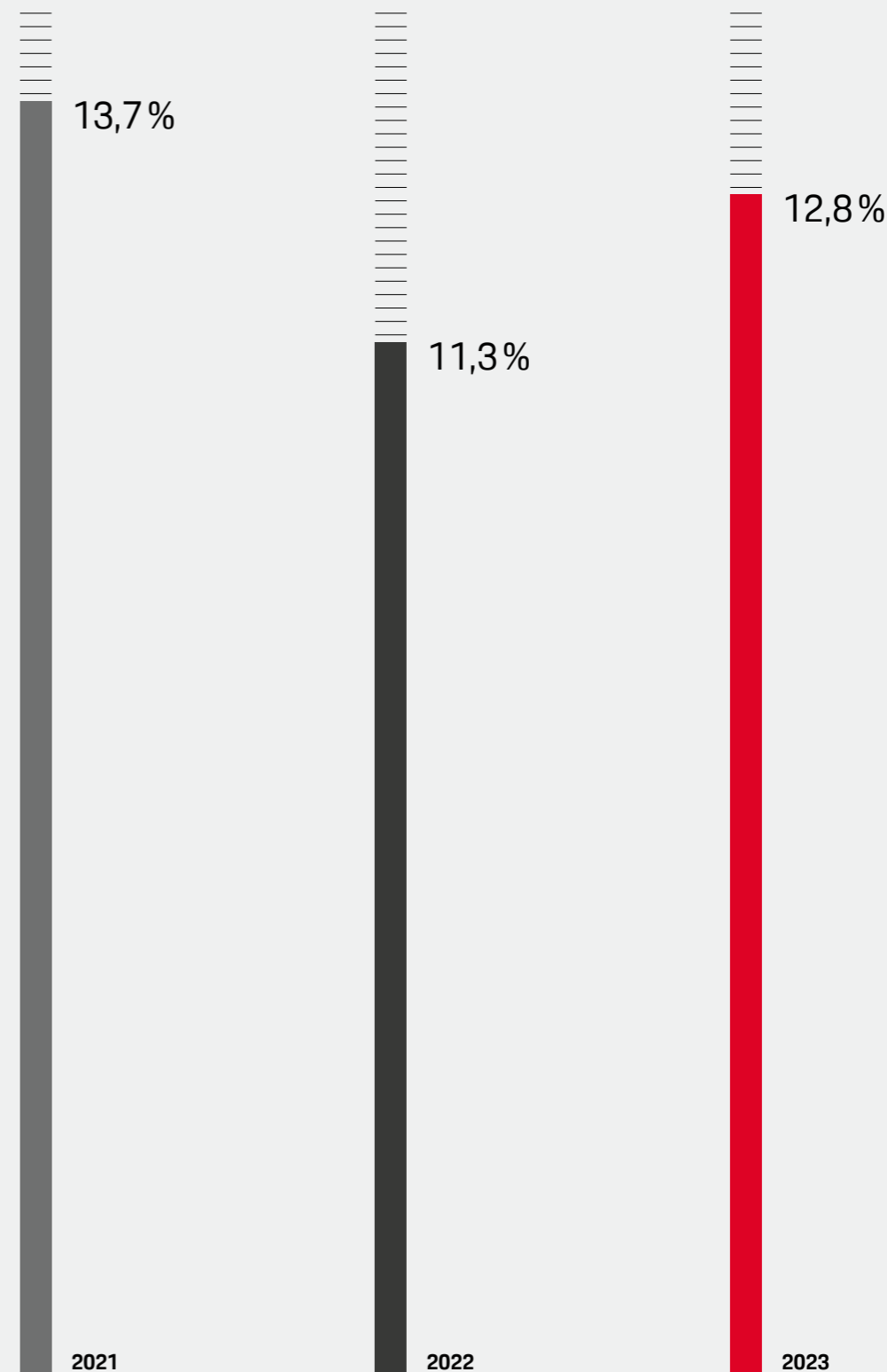
Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 12,8 % (2022: 11,3 %). → [Umwelt](#)

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2023	2022
911	50.146	40.410
718 Boxster/Cayman	20.518	18.203
Macan	87.355	86.724
Cayenne	87.553	95.604
Panamera	34.020	34.142
Taycan	40.629	34.801
Auslieferungen an Kunden	320.221	309.884

BEV-Anteil Automobile

des Porsche AG Konzerns



PRODUKTION

Der Porsche AG Konzern produzierte im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 336.280 Fahrzeuge, ein Anstieg von 4,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Produktion des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2023	2022
911	55.655	41.947
718 Boxster/Cayman	23.605	18.080
Macan	87.334	91.117
Cayenne	96.600	98.113
Panamera	33.689	35.241
Taycan	39.397	36.823
Produktion	336.280	321.321

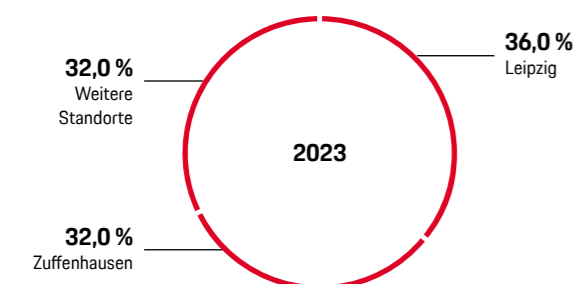
2023 entstanden in Stuttgart-Zuffenhausen 39.397 Einheiten des Typs Taycan. Zusätzlich liefen im Stammwerk alle Fahrzeuge der Modellreihen 911 (55.655 Einheiten) vom Band. In Zuffenhausen wurden darüber hinaus 12.652 Einheiten 718 Boxster/Cayman gefertigt.

Im Werk Leipzig stellte der Porsche AG Konzern insgesamt 121.023 Fahrzeuge her, das sind 36,0 % der Gesamtproduktion. 87.334 Einheiten der Modellreihe Macan sowie 33.689 Panamera kamen aus Sachsen.

Die Standorte Zuffenhausen und Leipzig stellten wie schon 2022 alle Fahrzeuge bilanziell CO₂-neutral her.

An den weiteren Produktionsstandorten wie dem Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava (Slowakei) sowie in Malaysia wurden 96.600 Einheiten der Modellreihe Cayenne gefertigt. Zusätzlich wurden 10.953 Einheiten der Baureihe 718 Boxster/Cayman am Standort Osnabrück fertiggestellt.

Produktion nach Standorten



PRODUKTION IN ZUFFENHAUSEN

Ein ausgeklügeltes Steuerungs- und Fertigungsprinzip ermöglichte im Stammwerk in Zuffenhausen die Montage der zweitürigen Sportwagen der Modellreihen 911, 718 Boxster und Cayman auf einer Fertigungslinie. Hochindividuelle Kundenwünsche ließen sich aufgrund des flexiblen Produktionssystems direkt innerhalb der Serienfertigung berücksichtigen. Das traf auch auf den Taycan zu, der in einer eigenen Montage mit Flexi Line produziert wird. Im Sommer 2023 fanden in der Sportwagenfertigung umfangreiche Umbaumaßnahmen statt, die es ermöglichen, neben Modellen mit Boxermotoren auch zukünftig elektrische, zweitürige Sportwagen zu fertigen. Dazu wurde unter anderem die Montage-Linie erweitert, neue fahrerlose Transportsysteme (FTS) angeschafft und neue Prüf- und Finishbereiche geschaffen.

PRODUKTION IN LEIPZIG

Das Werk Leipzig produzierte die Modellreihen Macan und Panamera. Aktuell macht sich der Standort fit für die Elektromobilität. Mit der nächsten Generation des Macan wird in Leipzig erstmals eine vollelektrische Variante gefertigt. Hierfür wurde unter anderem ein komplett neuer Karosseriebau für das zukünftige Elektro-SUV etabliert. Durch die Erweiterung des Werks können in Leipzig künftig drei verschiedene Antriebsarten auf einer Linie produziert werden: Benzin- und Hybrid-Modelle sowie vollelektrische Fahrzeuge.

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 2023 wendete der Porsche AG Konzern für Forschung und Entwicklung (F&E) 2.834 Mio. € auf. Im Vorjahreszeitraum waren es 2.651 Mio. €. Die F&E-Quote betrug 7,6 % (2022: 7,7 %). Die aktivierten Eigenleistungen lagen bei 2.081 Mio. € und damit über dem Vergleichsbetrag aus dem Jahr 2022 von 1.951 Mio. €. Daraus resultierte eine Verringerung der Aktivierungsquote im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt von 73,6 % auf 73,5 % aufgrund eines veränderten Projektmix und unterschiedlicher Aktivierungsstadien für die laufenden Fahrzeugprojekte. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten lagen mit 1.712 Mio. € (2022: 1.484 Mio. €) über dem Vorjahresniveau. Die darin enthaltenen Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten lagen bei 960 Mio. € (2022: 784 Mio. €). Der gesamte Aufwand im Bereich Forschung und Entwicklung bezog sich auf das Segment Automobile.

Über die Hälfte der Aufwendungen im Bereich F&E entfiel im Berichtszeitraum auf die Umstellung der Produktpalette in Richtung Elektromobilität. Nach dem Marktstart der ersten vollelektrischen Modellreihe Taycan steht die Entwicklung eines vollelektrischen Macan, 718 und Cayenne im Mittelpunkt. Parallel zu den Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität werden auch Modellreihen mit Verbrenner-/Hybrid-Technologie wie der 911, der Panamera und der Cayenne weiterentwickelt.

Insgesamt waren im Porsche AG Konzern zum Stichtag 6.699 Personen im Bereich Forschung und Entwicklung tätig (2022: 6.299 Personen).

Der Entwicklungsstandort in Shanghai hat 2023 seinen Betrieb vollständig aufgenommen, inklusive des damit verbundenen Personalaufbaus. Langfristig sollen hier gemeinsam mit chinesischen Partnern Infotainment- und Connect-Systeme sowie Fahrerassistenzsysteme (FAS) und hochautomatisierte Fahrfunktionen (HAF) für den chinesischen Markt entwickelt werden. Dies erfolgt eng vernetzt mit der Anfang 2021 gegründeten Porsche Digital China und der 2014 gegründeten Porsche Engineering China.

Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse Automobile	37.349	34.599
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	2.834	2.651
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.081	1.951
Aktivierungsquote ¹ (in %)	73,5	73,6
F&E-Quote ² (in %)	7,6	7,7
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.712	1.484
davon Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	960	784
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten ³ (in %)	4,6	4,3

¹ Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten im Verhältnis zu den aktivierten Entwicklungskosten.

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

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

BELEGSCHAFT

Zum Stichtag waren im Porsche AG Konzern 42.140 Mitarbeitende beschäftigt, was einem Plus von 7,6 % im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht. Im Durchschnitt waren 41.043 Mitarbeitende im Geschäftsjahr 2023 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 schloss das erste Geschäftsjahr nach dem Börsengang erfolgreich ab und setzte seine Anstrengungen im Bereich der Elektromobilität konsequent fort. Im Jubiläumsjahr „75 Jahre Porsche Sportwagen“ erreichte der Porsche AG Konzern alle für das Geschäftsjahr 2023 gesteckten wirtschaftlichen Ziele.

Das Geschäftsjahr 2023 war weiterhin beeinflusst durch eine herausfordernde gesamtwirtschaftliche Lage auch infolge von geopolitischen Konflikten und Spannungen. Die Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten ließen nach, was die Fahrzeugverfügbarkeit weniger einschränkte. Der weiterhin intensive Wettbewerb, der technologische Wandel und das zunehmende Umweltbewusstsein prägte nach wie vor den Automobilsektor. In diesem Umfeld verzeichnete der Porsche AG Konzern eine leichte Steigerung der Auslieferungen an Kunden auf 320.221 Fahrzeuge (2022: 309.884 Fahrzeuge).

Der Porsche AG Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2023 seine Umsatzerlöse und sein Operatives Ergebnis spürbar. Die Umsatzerlöse stiegen von 37.637 Mio. € im Jahr 2022 auf 40.530 Mio. € im Jahr 2023, ein Plus von 7,7 %. Das Operative Ergebnis stieg ebenfalls um 7,7 % von 6.772 Mio. € auf 7.284 Mio. €. Die Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit wie auch im Vorjahr bei 18,0 %. Die Entwicklung der Umsatzrendite ist zum einen auf höhere Konzernabsätze bei positiven Produktmix- und Preiseffekten zurückzuführen. Zum anderen konnten die Kosten im Verhältnis zu den Umsatzerlösen konstant gehalten werden. Die EBITDA-Marge Automobile stieg auf 25,7 % (2022: 25,2 %).

Der positive Beitrag aus dem EBITDA Automobile, die Veränderungen aus dem Working Capital sowie die gestiegenen Sachinvestitionen führten zu einem Netto-Cashflow für das Segment Automobile in 2023 von 3.973 Mio. € (2022: 3.866 Mio. €). Dabei lag die Netto-Cashflow-Marge Automobile bei 10,6 % (2022: 11,2 %).

Vergleich Prognose mit tatsächlichem Geschäftsverlauf

	Prognose für 2023 im Geschäftsbericht 2022		Tatsächlicher Geschäftsverlauf 2023
Bedeutsamste Leistungsindikatoren			
Porsche AG Konzern			
Umsatzerlöse	40 bis 42 Mrd. €	Mio. €	40.530
Operative Umsatzrendite	Zwischen 17 und 19 %	in %	18,0
Segment Automobile			
Netto-Cashflow-Marge Automobile	Zwischen 10 und 12 %	in %	10,6
EBITDA-Marge Automobile	Zwischen 25 und 27 %	in %	25,7
BEV-Anteil Automobile	Zwischen 12 und 14 %	in %	12,8

ERTRAGSLAGE

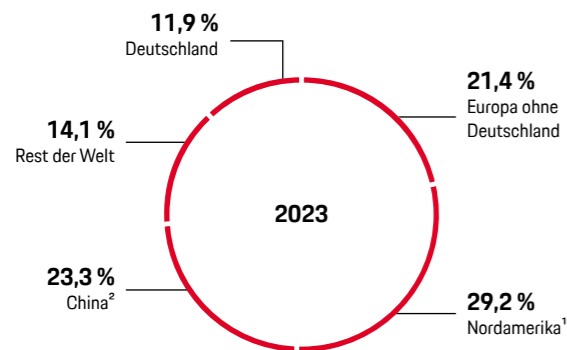
Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2023 Umsatzerlöse von 40.530 Mio. €. Dies entspricht einem Anstieg von 7,7 % gegenüber dem Vorjahr (2022: 37.637 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem höheren Konzernabsatz bei positiven Produktmix- und Preiseffekten. Gegenläufig wirkte insbesondere die Entwicklung der Währungen chinesischer Renminbi und US-Dollar auf die Umsatzerlöse.

Im Geschäftsjahr 2023 setzte der Porsche AG Konzern 333.605 Fahrzeuge ab. Dies entspricht einem Absatzanstieg von 6,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2022: 313.721 Fahrzeuge).

Der Cayenne ist mit 92.866 abgesetzten Fahrzeugen und einem leichten Rückgang von 4,1 % die absatzstärkste Baureihe, gefolgt vom Macan mit 90.161 Fahrzeugen. Die größten relativen Zuwächse gab es beim 911 (+13.026 Fahrzeuge; +32,0 %), beim 718 Boxster/Cayman (+4.003 Fahrzeuge; +21,8 %) sowie beim Taycan (+5.967 Fahrzeuge; +17,5 %).

Regional betrachtet ist Nordamerika exkl. Mexiko mit 92.012 abgesetzten Fahrzeugen der größte Markt mit einem deutlichen Absatzanstieg von 14,9 %. Gegenläufig entwickelte sich die Region China inkl. Hongkong mit einem Rückgang von 17,7 % auf 79.331 abgesetzte Fahrzeuge, was auf die herausfordernde Wirtschaftslage zurückzuführen war.

Umsatzerlöse nach Regionen (ohne Sicherungsgeschäfte)



¹ Nordamerika exkl. Mexiko

² China inkl. Hongkong

Der Porsche AG Konzern brachte in der Region China inkl. Hongkong Angebotsvolumen und Nachfragesituation in Einklang und kompensierte diesen Rückgang über positive Absätze in allen anderen Regionen. Dementsprechend verzeichnete der Porsche AG Konzern Zuwächse in den Regionen Rest der Welt (+12.036 Fahrzeuge), Europa ohne Deutschland (+9.641 Fahrzeuge) sowie Deutschland (+3.309 Fahrzeuge).

Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2023	2022
911	53.741	40.715
718 Boxster/Cayman	22.395	18.392
Macan	90.161	89.767
Cayenne	92.866	96.800
Panamera	34.386	33.958
Taycan	40.056	34.089
Konzernabsatz	333.605	313.721

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 1.835 Mio. € auf 28.924 Mio. € (2022: 27.089 Mio. €) und lagen somit in Relation zu den Umsatzerlösen bei 71,4 % (2022: 72,0 %). Trotz Kostensteigerungen von Lieferantenseite konnte aufgrund von Veränderungen im Produktmix eine unterproportionale Entwicklung der Kosten der Umsatzerlöse erreicht werden.

Das Bruttoergebnis konnte entsprechend mit 11.606 Mio. € (2022: 10.549 Mio. €) um 10,0 % erhöht werden. Somit liegt die Brutto-Marge bei 28,6 % (2022: 28,0 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 516 Mio. € auf 2.869 Mio. € an und sind in Relation zu den Umsatzerlösen auf 7,1 % (2022: 6,3 %) gestiegen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus gesteigerten Vertriebsaktivitäten, wie zum Beispiel Investitionen in die Marke und Produktereignisse, aus der Digitalisierungsstrategie, aus einem stärkerem Motorsport-Engagement sowie aus Aktivitäten zum Jubiläumsjahr „75 Jahre Porsche Sportwagen“. Die Verwaltungskosten stiegen von 1.655 Mio. € auf 1.787 Mio. € an und liegen in Relation zu den Umsatzerlösen mit 4,4 % (2022: 4,4 %) auf Vorjahresniveau. Das Sonstige betriebliche Ergebnis stieg um 103 Mio. € auf 335 Mio. € (2022: 232 Mio. €).



Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2023	2022 ¹
Umsatzerlöse	40.530	37.637
Kosten der Umsatzerlöse	-28.924	-27.089
Bruttoergebnis	11.606	10.549
Vertriebskosten	-2.869	-2.353
Verwaltungskosten	-1.787	-1.655
Sonstiges betriebliches Ergebnis	335	232
Operatives Ergebnis	7.284	6.772
Operative Rendite (in %)	18,0	18,0
Finanzergebnis	91	308
Ergebnis vor Steuern	7.375	7.081
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.218	-2.114
Ergebnis nach Steuern	5.157	4.967

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Dementsprechend konnte das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns im Geschäftsjahr 2023 um 512 Mio. € auf 7.284 Mio. € gesteigert werden (2022: 6.772 Mio. €). Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag somit bei 18,0 % (2022: 18,0 %).

Das Finanzergebnis belief sich auf 91 Mio. € (2022: 308 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus geringeren Zinserträgen aufgrund der im Rahmen des Börsengangs umgesetzten Abspaltung der Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH. Zusätzlich wirkten sich geänderte Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen negativ auf das Finanzergebnis aus. Gegenläufig profitierten insbesondere die in den Spezialfonds gehaltenen Wertpapiere von einer insgesamt positiven Entwicklung der Kapitalmärkte und dem höheren Zinsniveau. Zusätzlich hatte eine Zuschreibung auf die nach der Equity Methode bilanzierte Bertrandt AG einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis.

Aufgrund der höheren Steuerquote von 30,1 % (2022: 29,9 %) stiegen die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag bei einem höheren Ergebnis vor Steuern überproportional auf 2.218 Mio. € (2022: 2.114 Mio. €). Die Erhöhung der Steuerquote ist auf eine Verschiebung von im Verhältnis niedriger besteuerten Ländern zu höher besteuerten Ländern, auf steuerliche Effekte aus geplanten Dividenden sowie auf geringere Effekte aus der Zwischenergebnis-Eliminierung im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Insoweit erhöhte sich das Ergebnis nach Steuern um 190 Mio. € auf 5.157 Mio. € im Berichtszeitraum.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 5,66 € und das Ergebnis je Vorzugsaktie belief sich auf 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 6.938 Mio. € übertraf das Operative Ergebnis des Segments Automobile im Geschäftsjahr 2023 den Wert des Vorjahreszeitraums um 513 Mio. € (2022: 6.425 Mio. €). Bei Umsatzerlösen Automobile von 37.349 Mio. € lag die Operative Umsatzrendite Automobile bei 18,6 % (2022: 18,6 %). Das EBITDA Automobile stieg aufgrund positiver Produktmix- und Preiseffekte um 868 Mio. € auf 9.594 Mio. € (2022: 8.726 Mio. €). Demzufolge lag die EBITDA-Marge Automobile bei 25,7 % (2022: 25,2 %).

EBITDA-Marge Automobile

Mio. €	2023	2022 ¹
Operatives Ergebnis Automobile	6.938	6.425
Abschreibungen	2.656	2.301
EBITDA Automobile	9.594	8.726
Umsatzerlöse Automobile	37.349	34.599
EBITDA-Marge Automobile (in %)	25,7	25,2

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse Finanzdienstleistungen erhöhten sich auf 3.444 Mio. € (2022: 3.292 Mio. €). Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen verringerte sich in 2023 auf 302 Mio. € (2022: 341 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Bewertung von Zinssicherungsgeschäften, aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting im Rahmen der regulären Refinanzierungstätigkeit sowie einer gesunkenen Portfoliomarge aufgrund einer verzögerten Weitergabe der gestiegenen Refinanzierungskosten. Zudem fielen die Auflösungen im Bereich der Kreditrisikovorsorge gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringer aus. Demzufolge reduzierte sich die Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen auf 8,8 % (2022: 10,3 %).

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



FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr lag der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns mit 7.023 Mio. € auf Vorjahresniveau (2022: 7.114 Mio. €), was im Wesentlichen auf den positiven Beitrag aus dem Ergebnis vor Steuern zurückzuführen war. Gegenläufig wirkten Zahlungsmittelabflüsse bei den Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 2.190 Mio. € (2022: 2.370 Mio. € Mittelabflüsse). Die geringeren Abflüsse aus Ertragsteuerzahlungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stammen im Wesentlichen aus periodenfremden Zahlungen im Vorjahr. Im laufenden Jahr erfolgten überwiegend periodengerechte Zahlungen.

Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital von 1.866 Mio. € (2022: 1.168 Mio. € Mittelabflüsse) setzten sich aus den Veränderungen im Segment Automobile sowie den Mittelabflüssen aus dem Segment Finanzdienstleistung bei den Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte 1.322 Mio. € (2022: 536 Mio. € Mittelabflüsse) und Forderungen aus Finanzdienstleistungen 645 Mio. € (2022: 983 Mio. € Mittelabflüsse) zusammen.

Die Mittelabflüsse aus dem Cashflow aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf 1.203 Mio. € und reduzierten sich um 5.403 Mio. € (2022: 6.606 Mio. € Mittelabflüsse). Im Gegensatz zu den gestiegenen Mittelabflüssen aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Segment Automobile wirkten Zahlungsmittelzuflüsse in der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in Höhe von 3.119 Mio. € (2022: 2.502 Mio. € Mittelabflüsse). Hierbei führten Rückflüsse aus der Auflösung von Geldanlagen überschüssiger Liquidität im Volkswagen AG Konzern zu dieser gegenläufigen Bewegung im Cashflow aus Investitionstätigkeit.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 3.708 Mio. € Mittelabflüsse (2022: 1.089 Mio. € Mittelabflüsse) war maßgeblich durch die Mittelabflüsse bei der Ergebnisabführung und Dividendenzahlung in Höhe von 4.895 Mio. € beeinflusst (2022: 3.361 Mio. € Mittelabflüsse). Diese setzten sich aus der letztmaligen Ergebnisabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 3.979 Mio. € sowie der zum Halbjahr beschlossenen Dividendenzahlung von 916 Mio. € zusammen. Auf die Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.186 Mio. € Mittelzuflüsse (2022: 786 Mio. € Mittelabflüsse) im abgelaufenen Geschäftsjahr wirkte im Wesentlichen die Veränderung der Asset-Backed-Securities-Transaktionen im Segment Finanzdienstleistungen.

Finanzlage im Segment Automobile

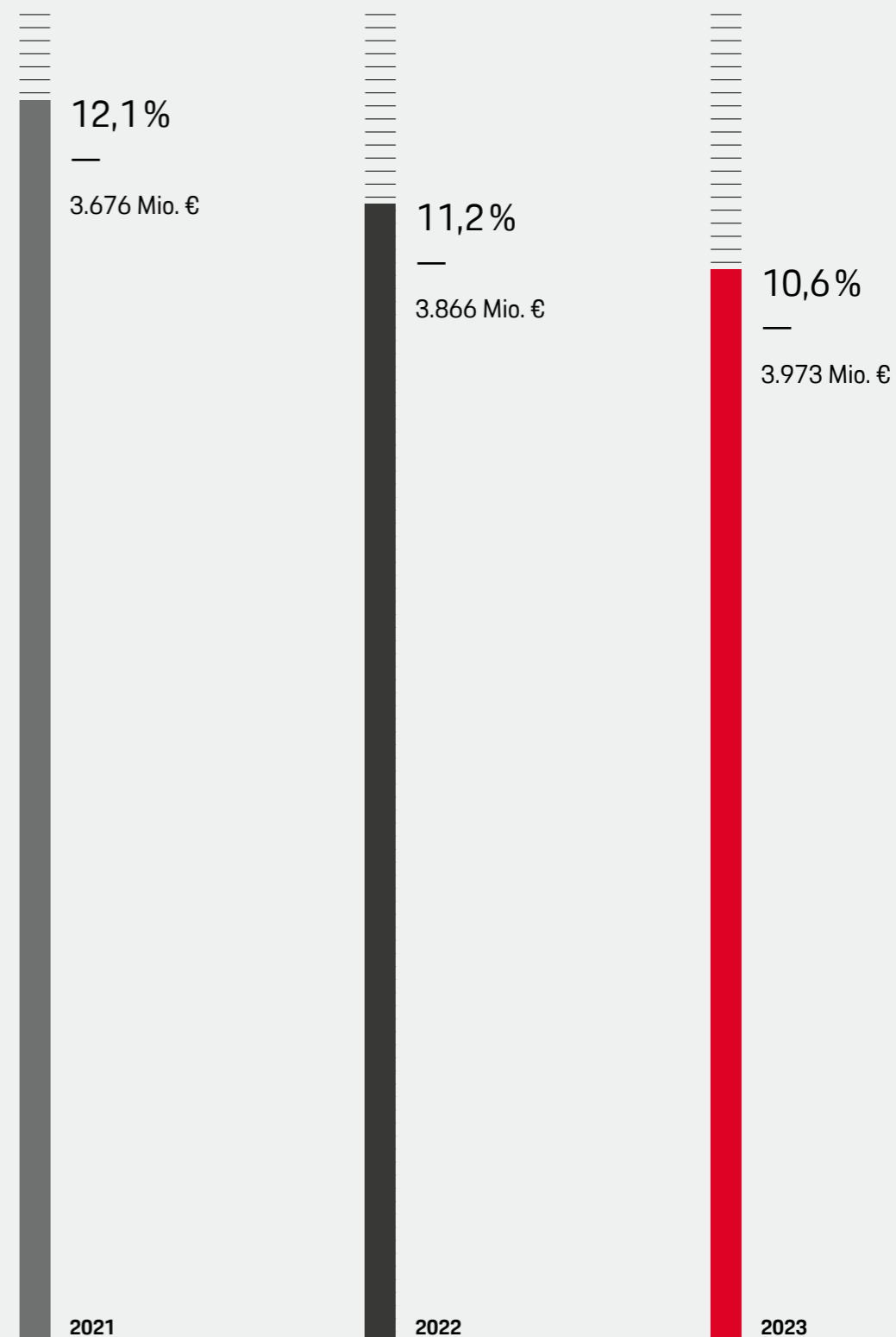
Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile konnte um 401 Mio. € auf 8.256 Mio. € gesteigert werden (2022: 7.855 Mio. €).

Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital Automobile beliefen sich auf 2 Mio. € (2022: 334 Mio. € Mittelzuflüsse). Im Wesentlichen wirkten auf das Working Capital Automobile die Zahlungsmittelabflüsse aus der Veränderung der Vorräte in Höhe von 671 Mio. € (2022: 1.013 Mio. € Mittelabflüsse). Trotz einer verbesserten Situation im Vergleich zum Vorjahr führte im aktuellen Geschäftsjahr die Bestandserhöhung bei den Fahrzeugen, welche auch in Verbindung mit der Markteinführung des neuen Cayenne standen, zu dieser Entwicklung. Weitere Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 279 Mio. € (2022: 202 Mio. € Mittelabflüsse) entfielen auf die Veränderung der Forderungen. Positiv wirkten sich die Mittelzuflüsse aus der Veränderung der Verbindlichkeiten in Höhe von 578 Mio. € (2022: 1.016 Mio. € Mittelzuflüsse) auf das Working Capital im Segment Automobile aus. Während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr stiegen, waren die sonstigen Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern rückläufig. Die Mittelzuflüsse aus der Veränderung der sonstigen Rückstellungen reduzierten sich auf 370 Mio. € (2022: 532 Mio. € Mittelzuflüsse).

Die Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahmen im Vergleich zur Vorjahresperiode von 3.989 Mio. € auf 4.282 Mio. € zu. Der Anstieg war im Wesentlichen auf gestiegene Sachinvestitionen Automobile in Höhe von 1.964 Mio. € (2022: 1.642 Mio. €) und aktivierte Entwicklungskosten 2.081 Mio. € (2022: 1.951 Mio. €) zurückzuführen. Der Porsche AG Konzern investierte weiterhin in diverse Fahrzeugprojekte, die Elektrifizierung und die Digitalisierung der Produkte und Fertigungsstandorte. Die Veränderungen von Beteiligungen flossen im Wesentlichen in bereits bestehende Investitionen in Finanzanlagen.

Zum Ende des Geschäftsjahres stieg der Netto-Cashflow Automobile leicht auf 3.973 Mio. € (2022: 3.866 Mio. €). Der positive Beitrag aus dem EBITDA Automobile, die Veränderungen aus dem Working Capital und die Mittelabflüsse aus den gestiegenen Sachinvestitionen Automobile führten zu einer Netto-Cashflow-Marge Automobile von 10,6 % (2022: 11,2 %).

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



Netto-Cashflow Automobile

Mio. €	2023	2022 ¹
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	8.256	7.855
Veränderung Working Capital	-2	334
Veränderung der Vorräte	-671	-1.013
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-279	-202
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	578	1.016
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	370	532
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft²	-4.282	-3.989
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.964	-1.642
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-2.081	-1.951
Veränderungen von Beteiligungen	-248	-404
Netto-Cashflow	3.973	3.866

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Inklusive Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Zum 31. Dezember 2023 reduzierte sich die Netto-Liquidität des Segments Automobile um 1.067 Mio. € auf 7.215 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresstichtag. Der wesentlichste Treiber für diesen Rückgang war der Mittelabfluss durch die Zahlung der Ergebnisabführung und Dividende für das Geschäftsjahr 2022. Der Mittelzufluss aus dem Netto-Cashflow wirkte sich erhöhend auf die Netto-Liquidität aus.

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhte sich 2023 um 1.428 Mio. € auf 6.139 Mio. € (2022: 4.710 Mio. €). Zusätzlich reduzierten sich die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in 2023 um 2.692 Mio. € auf 3.723 Mio. €.

Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte im Jahr 2023 um 196 Mio. € auf 2.646 Mio. € aufgrund der Rückzahlungen von Finanzschulden.

Mit einem Konsortium aus 21 nationalen und internationalen Banken besteht seit Juni 2023 eine revolvierende Kreditlinie in Höhe von 2.500 Mio. € (Inanspruchnahme: 0 Mio. €). In diesem Zusammenhang wurde der bisherige Darlehensrahmenvertrag mit der Volkswagen AG in Höhe von 4.000 Mio. € (Inanspruchnahme 2022: 0 Mio. €) von der Porsche AG im Juni 2023 gekündigt. → Finanzrisikomanagement und -methoden sowie Chancen

Netto-Liquidität Automobile

Mio. €	2023	2022
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.139	4.710
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.723	6.415
Brutto-Liquidität	9.861	11.125
Kreditstand	-2.646	-2.843
Netto-Liquidität Automobile	7.215	8.282

Verkürzte Kapitalflussrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2023	2022 ¹
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.745	4.327
Ergebnis vor Steuern	7.375	7.081
Ertragsteuerzahlungen	-2.190	-2.370
Abschreibungen ²	3.528	3.189
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	14	5
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	34	52
Veränderung der Pensionsrückstellungen	251	366
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-122	-40
Veränderung Working Capital	-1.866	-1.168
Veränderung der Vorräte	-694	-1.010
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-190	-247
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	618	1.052
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	366	556
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.322	-536
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-645	-983
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	7.023	7.114
Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-4.322	-4.103
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.119	-2.502
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.203	-6.606
Kapitaleinzahlungen	-	3.057
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-4.895	-3.361
Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit	1.186	-786
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-3.708	-1.089
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-31	-2
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.081	-583
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.826	3.745

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Saldiert mit Zuschreibungen.

VERMÖGENSLAGE

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 50.447 Mio. € eine im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 5,9 % gestiegene Bilanzsumme. Die Bilanzsumme berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führten. Die Vorjahresvergleichswerte wurden, soweit erforderlich, angepasst.

Im Zusammenhang mit der Absicht zur Veräußerung von drei russischen Tochtergesellschaften wurden zum 31. Dezember 2023 Vermögenswerte in Höhe von 6 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 5 Mio. € als „Zur Veräußerung gehalten gemäß IFRS 5“ in separaten Zeilen in der Konzernbilanz ausgewiesen.

Die Immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich von 7.473 Mio. € auf 8.554 Mio. €. Die Zunahme betraf im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen, wobei die größten Zugänge die Baureihen Cayenne, 911 und Macan verzeichneten.

Die Sachanlagen erhöhten sich im Vergleich zu 2022 um 471 Mio. € auf 9.394 Mio. €. Der Anstieg resultierte im wesentlichen Teil aus Zugängen bei der Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau, wobei sich die technischen Anlagen und Maschinen sowie Grundstücke und Gebäude zudem erhöht haben. Die vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber 2022 um 336 Mio. € auf 4.190 Mio. €. In dieser Position werden im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen an Kunden vermietete Fahrzeuge ausgewiesen.

Die lang- und kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben sich von 5.920 Mio. € auf 6.345 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, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche erhöhten sich insgesamt von 2.855 Mio. € im Vorjahr auf 3.592 Mio. €.

Der Anstieg der Sonstigen Finanzanlagen in Höhe von 178 Mio. € betrifft im Wesentlichen den Erwerb von Anteilen an bestehenden Beteiligungen.

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen veränderten sich um 646 Mio. € auf 1.500 Mio. €. Die Erhöhung betraf die Forderungen aus Darlehen und die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente.

Insgesamt nahm das langfristige Vermögen um 2.919 Mio. € auf 30.407 Mio. € zu. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen betrug 60,3 % (2022: 57,7 %).

Die Vorräte erhöhten sich von 5.504 Mio. € im Vorjahr auf 5.947 Mio. € zum Ende des Berichtszeitraums. Der Anstieg begründet sich durch die Markteinführung des neuen Cayenne, wobei sich die weiteren Baureihen entsprechend dem Produktlebenszyklus im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit entwickelt haben. Daneben zeigt sich ein Anstieg bei den Ersatzteilen aufgrund des stetig wachsenden Carpark in den Märkten und infolge des allgemeinen Marktumfeldes und damit einhergehend gestiegener Beschaffungspreise.

Die kurzfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen verminderten sich um 2.943 Mio. € auf 4.537 Mio. €. Die Reduktion betraf im Wesentlichen die Auflösung von Geldanlagen überschüssiger Liquidität in Form von Darlehensforderungen in Höhe von 2.800 Mio. € zum 31. Dezember 2022 gegen die Volkswagen AG und in Höhe von 798 Mio. € gegenüber der VW International Belgium S.A.. Gegenläufig haben sich insbesondere die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verändert.

Verkürzte Bilanz des Porsche AG Konzerns zum 31. Dezember 2023

Mio. €	31.12.2023	in %	31.12.2022 ¹	in %
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte	30.407	60,3	27.488	57,7
Immaterielle Vermögenswerte	8.554	17,0	7.473	15,7
Sachanlagen	9.394	18,6	8.924	18,7
Vermietete Vermögenswerte	4.190	8,3	3.854	8,1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.676	9,3	4.382	9,2
At Equity bewertete Anteile, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche	3.592	7,1	2.855	6,0
Kurzfristige Vermögenswerte	20.040	39,7	20.154	42,3
Vorräte	5.947	11,8	5.504	11,6
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.669	3,3	1.538	3,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen	4.537	9,0	7.480	15,7
Ertragsteuerforderungen	235	0,5	87	0,2
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.826	3,6	1.795	3,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.820	11,5	3.719	7,8
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	0,0	31	0,1
Bilanzsumme	50.447	100,0	47.642	100,0
Passiva				
Eigenkapital	21.668	43,0	17.035	35,8
Langfristige Schulden	15.211	30,2	14.027	29,4
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.315	8,6	3.668	7,7
Finanzschulden	6.537	13,0	6.016	12,6
Sonstige Schulden	4.360	8,6	4.343	9,1
Kurzfristige Schulden	13.567	26,9	16.579	34,8
Finanzschulden	3.880	7,7	3.464	7,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	6,9	2.899	6,1
Sonstige Schulden	6.192	12,3	10.204	21,4
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	5	0,0	12	0,0
Bilanzsumme	50.447	100,0	47.642	100,0

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → **Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS**).

Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhten sich um 2.132 Mio. € auf 7.646 Mio. € im Vergleich zu 2022.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2023 um 4.633 Mio. € auf 21.668 Mio. € gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2022. Das Ergebnis nach Steuern sowie das Sonstige Ergebnis nach Steuern führten zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 5.627 Mio. €. Innerhalb des Sonstigen Ergebnisses nach Steuern führte im Wesentlichen die erfolgsneutral erfasste Bewertung derivativer Finanzinstrumente zu einem Anstieg, wobei sich Einflüsse aus der Währungsumrechnung und die Neubewertung aus Pensionsplänen nach Steuern gegenläufig entwickelt haben.

Die Dividendenausschüttungen in Höhe von 916 Mio. €, die am 28. Juni 2023 durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG beschlossen wurden, haben sich eigenkapitalmindernd ausgewirkt.

Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2023 um 647 Mio. € gegenüber der Vergleichsperiode 2022. Der Anstieg ist durch den Rückgang des Diskontierungszinssatzes für inländische Pensionsverpflichtungen von 3,6 % auf 3,2 % sowie durch den laufenden Dienstzeitaufwands begründet.

Zudem erhöhten sich die langfristigen Sonstigen Schulden um 16 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2022 auf 4.360 Mio. €.

Insgesamt nahmen die langfristigen Schulden um 1.184 Mio. € auf 15.211 Mio. € zu. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 30,2 % (2022: 29,4 %).

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich von 9.480 Mio. € auf 10.417 Mio. €. Dieser Anstieg betraf im Wesentlichen die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsge­schäfts in Form von Asset-Backed-Securities-Transaktionen, wobei sich die Schuldscheindarlehen aufgrund einer Teilrückzahlung gegenläufig entwickelt haben.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs gegenüber dem Jahresende 2022 von 2.899 Mio. € auf 3.490 Mio. €.

Die kurzfristigen Sonstigen Schulden reduzierten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 4.012 Mio. € auf 6.192 Mio. €. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der letzten Zahlung der Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2022 an die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 3.979 Mio. €.

Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 3.012 Mio. € auf 13.567 Mio. € ab. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital betrug 26,9 % (2022: 34,8 %).

Zum 31. Dezember 2023 lagen nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 64 Mio. € vor, die sich insbesondere aufgrund weniger rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 65 Mio. € reduzierten.

Die nicht bilanzierten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen stiegen um 2.002 Mio. € auf 5.392 Mio. € und beinhalteten im Wesentlichen Verpflichtungen aus Entwicklungs-, Liefer- und Dienstleistungsverträgen.

PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

ERTRAGSLAGE

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr von 30.317 Mio. € um 5,0 % auf 31.839 Mio. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus einem höheren Absatz bei zugleich verbesserter Preisdurchsetzung sowie positiven Produktmixeffekten. Den Umsatzerlösen standen im Wesentlichen Materialaufwendungen in Höhe von 18.993 Mio. € (2022: 17.545 Mio. €), Personalaufwand in Höhe von 3.336 Mio. € (2022: 3.624 Mio. €) sowie sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 4.580 Mio. € (2022: 5.289 Mio. €) gegenüber. Der rückläufige Personalaufwand ist bedingt durch einen geringeren Dienstzeitaufwand für die betriebliche Altersversorgung.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 3.155 Mio. € (2022: 897 Mio. €.) entfielen 227 Mio. € (2022: 300 Mio. €) auf Währungskursgewinne. Aus der zum beizulegenden Zeitwert erfolgten Einlage der Anteile an fünf Importeursgesellschaften in die Porsche Investments Management S.A. gegen Gewährung von neuen Anteilen resultierten sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 2.283 Mio. €.

Der Materialaufwand entfiel auf Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 16.141 Mio. € (2022: 15.061 Mio. €) und auf Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von 2.852 Mio. € (2022: 2.484 Mio. €). Der überproportionale Anstieg des Materialaufwands im Vergleich zu den Umsatzerlösen um 8,3 % resultierte insbesondere aus dem nach wie vor hohen Inflationsniveau und damit in Zusammenhang stehenden Lieferantenforderungen sowie höheren bezogenen Leistungen für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 4.580 Mio. € (2022: 5.289 Mio. €) waren Währungskursverluste von 399 Mio. € (2022: 370 Mio. €) enthalten. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurde im Wesentlichen getrieben durch geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten. Gegenläufig kam es zu höheren Vertriebs- und IT-Aufwendungen.

Das Beteiligungsergebnis umfasste Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 689 Mio. € (2022: 1.628 Mio. €), Erträge aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 1.299 Mio. € (2022: 274 Mio. €), Aufwendungen aus Beteiligungen von 53 Mio. € (2022: 0 Mio. €) und Aufwendungen aus Verlustübernahmen in Höhe von 4 Mio. € (2022: 42 Mio. €). Der Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen war bedingt durch die Ergebnisabführung der Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg in Höhe von 787 Mio. €, die im Geschäftsjahr 2023 eine Dividende seitens der Porsche Cars North America, Inc., Atlanta in Höhe von 911 Mio. USD beinhaltete. Die Erträge aus Beteiligungen umfassten im Wesentlichen Erträge von der Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong, der Porsche Middle East und Africa FZE, Dubai, der OOO Porsche Russland, Moskau, der Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo und der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei. Der Rückgang der Erträge aus Beteiligungen war bedingt durch die Dividenden der Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong im Vorjahr. Die Aufwendungen aus Beteiligungen betrafen außerplanmäßige Abschreibungen der P3X GmbH & Co. KG (30 Mio. €) sowie der OOO Porsche Russland, Moskau (23 Mio. €).

Im negativen Zinsergebnis von 37 Mio. € (2022: 63 Mio. €) waren im Wesentlichen Zinserträge gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsaufwendungen aus der Verzinsung langfristiger Rückstellungen sowie Zinsaufwendungen für die ausgebenen Schuldscheindarlehen enthalten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag für das Geschäftsjahr 2023 beliefen sich auf 1.525 Mio. €. Die niedrige Steuerquote in Höhe von 18,2 % war im Wesentlichen durch das handelsrechtliche Mehrergebnis im Zusammenhang mit der erfolgten Einlage der Anteile an fünf Importeursgesellschaften in die Porsche Investments Management S.A. gegen Gewährung von neuen Anteilen begründet.

Der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH endete mit Ablauf des 31. Dezember 2022. Im Geschäftsjahr 2023 kam es daher zu keiner Ergebnisabführung. Der Jahresüberschuss vor Gewinnverwendung belief sich auf 6.840 Mio. €.

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

Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	31.839	30.317
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	84	383
Gesamtleistung	31.923	30.700
Sonstige betriebliche Erträge	3.155	897
Materialaufwand	-18.993	-17.545
Personalaufwand	-3.336	-3.624
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-1.662	-1.549
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.580	-5.289
Beteiligungsergebnis	1.932	1.860
Zinsergebnis	-37	-63
Ergebnis vor Steuern	8.402	5.387
Steuerumlagen	-	-1.399
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.525	-
Ergebnis nach Steuern	6.877	3.988
Sonstige Steuern	-37	-9
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-3.979
Jahresüberschuss	6.840	-
Vermögensminderung durch Abspaltung	-	-11.704
Entnahme aus Kapitalrücklage	-	12.595
Entnahme aus Gewinnrücklage	-	25
Einstellung in Gewinnrücklage	-3.420	-
Gewinnvortrag	-	-
Bilanzgewinn	3.420	916

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme hat sich von 26.856 Mio. € um 1.463 Mio. € auf 25.393 Mio. € zum 31. Dezember 2023 verringert. Das Anlagevermögen verzeichnete einen Anstieg um 3.506 Mio. €, während sich das Umlaufvermögen um 4.974 Mio. € reduzierte.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme belief sich auf 61,0 % (2022: 44,6 %). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 442 Mio. € auf 6.898 Mio. € (2022: 6.456 Mio. €), die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg des Finanzanlagevermögens um 3.022 Mio. € auf 6.144 Mio. € resultierte insbesondere aus einer Änderung der konzerninternen Beteiligungsstruktur unter Einlage von Anteilen an der Porsche Cars Great Britain Ltd., Porsche France S.A.S., Porsche Italia S.p.A., Porsche Schweiz AG, und Porsche Taiwan Ltd. gegen Gewährung von neuen Anteilen an der Porsche Investments Management S.A., die zu Zugängen in Höhe von 2.334 Mio. € und Abgängen von Anteilen in Höhe von 51 Mio. € führte. Darüber hinaus wurden die Anteile an der Cellforce Group GmbH, Tübingen, sowie die zum 31. Dezember 2023 seitens der Porsche AG gegenüber der Cellforce Group GmbH, Tübingen, bestehenden Darlehensforderungen gegen Gewährung von neuen Anteilen zu Buchwerten in die Porsche Erste

Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart, eingelegt. Hieraus resultierten Zugänge in Höhe von 410 Mio. € sowie Abgänge in Höhe von 71 Mio. €. Ferner resultierten Zugänge in Höhe von 255 Mio. € aus dem Erwerb der verbliebenen Minderheitsanteile an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg.

Das Umlaufvermögen belief sich am 31. Dezember 2023 auf 9.759 Mio. € (2022: 14.733 Mio. €). Das geringere Umlaufvermögen war vor allem bedingt durch den Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 5.407 Mio. €. Diese geringeren Forderungen standen im Zusammenhang mit rückläufigen Darlehensvergaben an andere Konzerngesellschaften (-2.530 Mio. €), geringeren Cash-Pooling-Forderungen (-1.938 Mio. €) sowie einem niedrigeren Forderungsniveau aus dem Liefer- und Leistungsverkehr (-781 Mio. €). Gegenläufig waren die Forderungen aus der Gewinnabführung von Tochtergesellschaften um 968 Mio. € gestiegen.

Das Eigenkapital belief sich zum Bilanzstichtag auf 11.573 Mio. € (2022: 5.649 Mio. €). Die Eigenkapitalquote lag bei 45,6 % (2022: 21,0 %).

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 lauten 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 belief sich im Vergleich zum Vorjahr unverändert auf 3.822 Mio. €.

Der Anstieg der Gewinnrücklagen in Höhe von 3.420 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr bezog sich in voller Höhe auf die Einstellung des anteiligen Jahresüberschusses für das Geschäftsjahr 2023 in die anderen Gewinnrücklagen.

Die Rückstellungen für Pensionen betrafen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeitenden der Porsche AG. Die Pensionsverpflichtungen waren voll durch Rückstellungen gedeckt. Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen (Pensionsrückstellungen) wurden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst (§ 253 Abs. 2 S. 1 HGB). Diese lagen um 112 Mio. € (2022: 370 Mio. €; Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB) unter dem Bewertungsansatz für Pensionsrückstellungen, der sich zum 31. Dezember 2023 bei Anwendung des Sieben-Jahres-Durchschnittszinssatzes ergeben hätte.

Die sonstigen Rückstellungen erhöhten sich von 3.580 Mio. € um 244 Mio. € auf 3.824 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Gewährleistungsrückstellungen (+142 Mio. €), der Personalarückstellungen (+91 Mio. €), der Rückstellung für Überschreitungen von Emissionsgrenzen (+106 Mio. €) und der Drohverlustrückstellungen im Zusammenhang mit der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (+64 Mio. €).

Der Rückgang der Verbindlichkeiten einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten um 7.926 Mio. € auf 4.649 Mio. € (2022: 12.575 Mio. €) resultierte im Wesentlichen mit 4.340 Mio. € aus den Cash-Pooling-Verbindlichkeiten aufgrund einer Änderung der Cash-Pool-Struktur sowie mit 3.979 Mio. € aus der Beendigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2022. Ab dem Geschäftsjahr 2023 erfolgte keine Ergebnisabführung mehr.

Die Porsche AG beurteilte das abgeschlossene Geschäftsjahr insgesamt als positiv vor allem vor dem Hintergrund einer weiterhin herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Lage, welche auch im Zusammenhang mit den Folgen geopolitischer Konflikte und Spannungen stand. Die Fahrzeugverfügbarkeit verbesserte sich aufgrund nachlassender Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten. Die Porsche AG war im Geschäftsjahr 2023 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.

Der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH endete gemäß § 307 AktG kraft des Gesetzes zum Ende des Geschäftsjahres am 31. Dezember 2022.

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 3.420 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 3.420 Mio. € ausschüttungsfähig.

Der ordentlichen Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 3.420 Mio. € (2022: 916 Mio. €) einen Teilbetrag von 1.048 Mio. € (2022: 456 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 2,30 € je dividendenberechtigter Stammaktie und 1.052 Mio. € (2022: 460 Mio. €) zur Zahlung einer Dividende von 2,31 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie sowie 1.320 Mio. € zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen zu verwenden.

Bilanzstruktur der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Dezember 2023

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.438	2.396
Sachanlagen	6.898	6.456
Finanzanlagen	6.144	3.122
	15.480	11.974
Umlaufvermögen		
Vorräte	2.935	2.957
Forderungen	5.777	11.055
Sonstige Vermögensgegenstände	1.032	686
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	16	35
	9.759	14.733
Rechnungsabgrenzungsposten	154	149
Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung	0	0
	25.393	26.856
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	911	911
Kapitalrücklage	3.822	3.822
Gewinnrücklagen	3.420	–
Bilanzgewinn	3.420	916
	11.573	5.649
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.291	4.959
Übrige Rückstellungen	3.881	3.673
	9.172	8.632
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.074	1.357
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	46	47
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.069	715
Übrige Verbindlichkeiten	1.907	9.940
	4.096	12.059
Rechnungsabgrenzungsposten	553	516
	25.393	26.856

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 wird im → **Prognosebericht** erläutert, die Risiken und Chancen im → **Risiko- und Chancenbericht**.

Absatz

Im Geschäftsjahr 2023 setzte die Porsche AG insgesamt 332.681 Fahrzeuge ab (2022: 317.018 Fahrzeuge). Der Anstieg von 4,9 % 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 in dieser Region zurückzuführen.

Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine, die dadurch verhängten Sanktionen und Exportkontrollen sowie entsprechende Gegenmaßnahmen hatten und haben weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft, die globalen Kapitalmärkte, den internationalen Handel, Lieferketten, Versorgung und Preise von Rohstoffen inklusive Energierohstoffen sowie von Teilen und Komponenten.

Produktion

Die Porsche AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Zuffenhausen und Leipzig insgesamt 228.727 Fahrzeuge (2022: 223.208 Fahrzeuge). Darüber hinaus wurden seitens der Volkswagen Osnabrück GmbH weitere 10.953 Fahrzeuge im Rahmen einer Auftragsfertigung produziert.

Belegschaft

An den Standorten der Porsche AG waren zum 31. Dezember 2023 – ohne Mitarbeitende, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 24.724 Personen (2022: 23.025 Personen) beschäftigt. Im Durchschnitt waren 24.176 Mitarbeitende im Geschäftsjahr 2023 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 → **Risiko- und Chancenbericht** 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 2023 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.“

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG 2023

Die Porsche AG hat diese nichtfinanzielle Erklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Porsche AG Konzerns zusammengefasst ist, nach den Vorgaben der §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB, Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten aufgestellt. Als Rahmenwerk wurden die GRI Sustainability Reporting Standards angewendet. Die Angaben in dieser nichtfinanziellen Erklärung beziehen sich auf den gesamten Porsche AG Konzern. Falls Informationen nur einzelne Tochtergesellschaften betreffen, ist dies ausdrücklich erwähnt. Alle Angaben zum Porsche AG Konzern gelten auch für die Porsche AG, sofern nicht anders erwähnt. Falls bei Ausführungen zu Zielen, Due-Diligence-Prozessen, Maßnahmen und Ergebnissen die Porsche AG genannt wird, so ist dies dahingehend zu verstehen, dass eine Porsche AG konzernweite Implementierung der jeweiligen Punkte auch vor dem Hintergrund der künftigen CSRD-Berichterstattung derzeit erfolgt, zum Zeitpunkt der Berichterstattung jedoch noch nicht abgeschlossen ist.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT UND -ORGANISATION

Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der Bekämpfung des Klimawandels spielt die Automobilindustrie eine wichtige Rolle. Deshalb hat der Porsche AG Konzern das Unternehmen gemäß seiner Nachhaltigkeitsstrategie 2030 weiterentwickelt und die Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Dabei rückt die gesamte Wertschöpfungskette der Fahrzeuge stärker ins Blickfeld. Übergreifendes Ziel ist es, Nachhaltigkeit in der Breite des unternehmerischen Handelns noch stärker zu verankern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie 2030 fasst wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern in sechs Strategiefeldern zusammen.

-  **Dekarbonisierung**
-  **Kreislaufwirtschaft**
-  **Perspektivenvielfalt**
-  **Partner der Gesellschaft**
-  **Nachhaltige Lieferkette**
-  **Steuerung und Transparenz**

Der Porsche AG Konzern richtet sein Engagement eng an diesen Handlungsfeldern aus. Dadurch möchte der Porsche AG Konzern seiner Verantwortung gerecht werden, nachhaltiges und wertschaffendes Wachstum zu stärken und seinen ökologischen Fußabdruck kontinuierlich zu senken. Im Blickpunkt stehen dabei stets die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit und die Erwartungen der Stakeholder über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg.

In allen sechs Handlungsfeldern der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 evaluiert der Porsche AG Konzern laufend seine Fortschritte. Dafür tauscht sich der Porsche AG Konzern regelmäßig mit seinen internen und externen Stakeholdern sowie mit anerkannten Expertinnen und Experten aus. Auf Grundlage der daraus gewonnenen Erkenntnisse aktualisiert der Porsche AG Konzern – falls erforderlich – seine Strategie.

Die sechs Felder der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 und die damit verbundenen Aktivitäten richtet der Porsche AG Konzern auch an den „Sustainable Development Goals“ (SDGs) aus der Agenda 2030 der Vereinten Nationen aus. Diese dienen dem Porsche AG Konzern als Orientierung, um die eigenen Geschäftstätigkeiten noch nachhaltiger auszurichten. Sie geben Anhaltspunkte, wie sich wirtschaftlicher Fortschritt, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit miteinander verbinden lassen.

Die Sustainability Development Goals, auf die sich die Porsche AG konzentriert:



Weitere Informationen zum Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns finden sich unter → **Geschäftsmodell**. Im Berichtsjahr wurden im Porsche AG Konzern keine wesentlichen nichtfinanziellen ESG-Risiken, die mit den Anforderungen des HGB § 289c einhergehen, identifiziert. Weitere Angaben zu ESG-Risiken finden sich unter → **Risiko- und Chancenbericht**.

ESG-Management

2022 hat der Porsche AG Konzern den Gang an die Börse vollzogen. Damit haben Erwartungen des Kapitalmarkts an Relevanz gewonnen, auch bezüglich der Nachhaltigkeit in den Aspekten Environment, Social und Governance (ESG). Der Porsche AG Konzern legt Wert auf eine unabhängige Bewertung seiner Leistung im Bereich Nachhaltigkeit und wird in regelmäßigen Abständen von ausgewählten unabhängigen Ratingagenturen zu ESG-Kriterien bewertet. Der Porsche AG Konzern betrachtet die unabhängige externe Bewertung als wichtiges Instrument und Impulsgeber, um das Nachhaltigkeitsmanagement kontinuierlich zu verbessern.

Um die Nachhaltigkeit in Geschäftsprozessen und die Beiträge zu den ESG-Aspekten gezielt zu steuern und zu messen, hat der Porsche AG Konzern im Jahr 2021 ein softwaregestütztes ESG-Management auf den Weg gebracht. Im Berichtsjahr wurde dieses weiter ausgebaut und ein zentrales Steuerungs- und Monitoringsystem für ESG-Daten in Betrieb genommen. Der Porsche AG Konzern hat ferner Kennzahlen bestimmt, die wesentliche nichtfinanzielle Beiträge im ESG-Rahmen illustrieren und den Beitrag des Porsche-Geschäftsmodells zu einer nachhaltigen Entwicklung transparent aufzeigen.

Nachhaltigkeitsorganisation

Nachhaltigkeit ist als zentrales Querschnittsthema in der Porsche Strategie 2030¹ verankert und konzernweit mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Auf diese Weise möchte der Porsche AG Konzern wesentliche Themen konsequent und effektiv bearbeiten.

Die Grundlage dafür bildet die „Konzernrichtlinie Nachhaltigkeit“. Sie regelt für den gesamten Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Damit wirkt der Porsche AG Konzern darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie im gesamten Porsche AG Konzern bekannt ist und umgesetzt wird. Für die Porsche AG gilt die „Gesellschaftsrichtlinie Nachhaltigkeit“ als Pendant zur „Konzernrichtlinie Nachhaltigkeit“. Den übrigen Tochtergesellschaften obliegt die Prüfung und Umsetzung der Konzernrichtlinie in vergleichbaren Dokumenten.

Verantwortlich für das Thema Nachhaltigkeit ist der Vorstandsvorsitzende, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie der Vorstandin für Beschaffung. Diese fungieren als Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. Das höchste zuständige Organ für die nachhaltige Unternehmensentwicklung ist der Vorstand. In regelmäßigen Strategieworkshops legt er die grundsätzliche strategische Ausrichtung und konkrete Nachhaltigkeitsziele fest. Darüber hinaus entscheidet er über besonders weitreichende Maßnahmen und Leuchtturmprojekte.

Die Abteilung „Nachhaltigkeit“ im Bereich „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung“ verantwortet die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Sie setzt Nachhaltigkeitsprojekte um und steuert die Nachhaltigkeitsgremien der Porsche AG. Außerdem ist sie die Schnittstelle zum Volkswagen Konzern und vertritt dort das Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns.

Die im Bereich „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ angesiedelte Abteilung „Politik und Gesellschaft“ ist für die interne und externe Nachhaltigkeitskommunikation, die strategische Einbindung der Stakeholder und die nichtfinanzielle Berichterstattung zuständig. Sie wirkt in Nachhaltigkeitsnetzwerken mit und stellt die Geschäftsstelle für den „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“.

¹ Die Porsche Strategie 2030 orientiert sich an den vier Stakeholderdimensionen Kundinnen und Kunden, Gesellschaft, Mitarbeitende und Investoren. Der Porsche AG Konzern verfolgt im Rahmen seiner Strategie 2030 eine Ausrichtung zu mehr Nachhaltigkeit. Zusammen mit den Themen „Kunde“, „Produkte“, „Digitalisierung“, „Organisation“ und „Transformation“ bildet „Nachhaltigkeit“ eine von sechs Querschnittsstrategien.

Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ ist ein ressortübergreifendes Gremium, bestehend aus Vertretern aller relevanten Abteilungen, und erarbeitet die Ausrichtung und die Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie. Zusätzlich befasst er sich mit Richtungs- und Zielentscheidungen innerhalb dieser Strategie. Im Berichtsjahr kam das Gremium achtmal zusammen. Für die Vorbereitung, Bewertung und Ausarbeitung einzelner nachhaltigkeitsbezogener Themen, Projekte und Initiativen bildet der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ entsprechende Arbeitskreise. Den Auftrag dafür erteilt der übergeordnete „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“, an den der Steuerkreis berichtet.

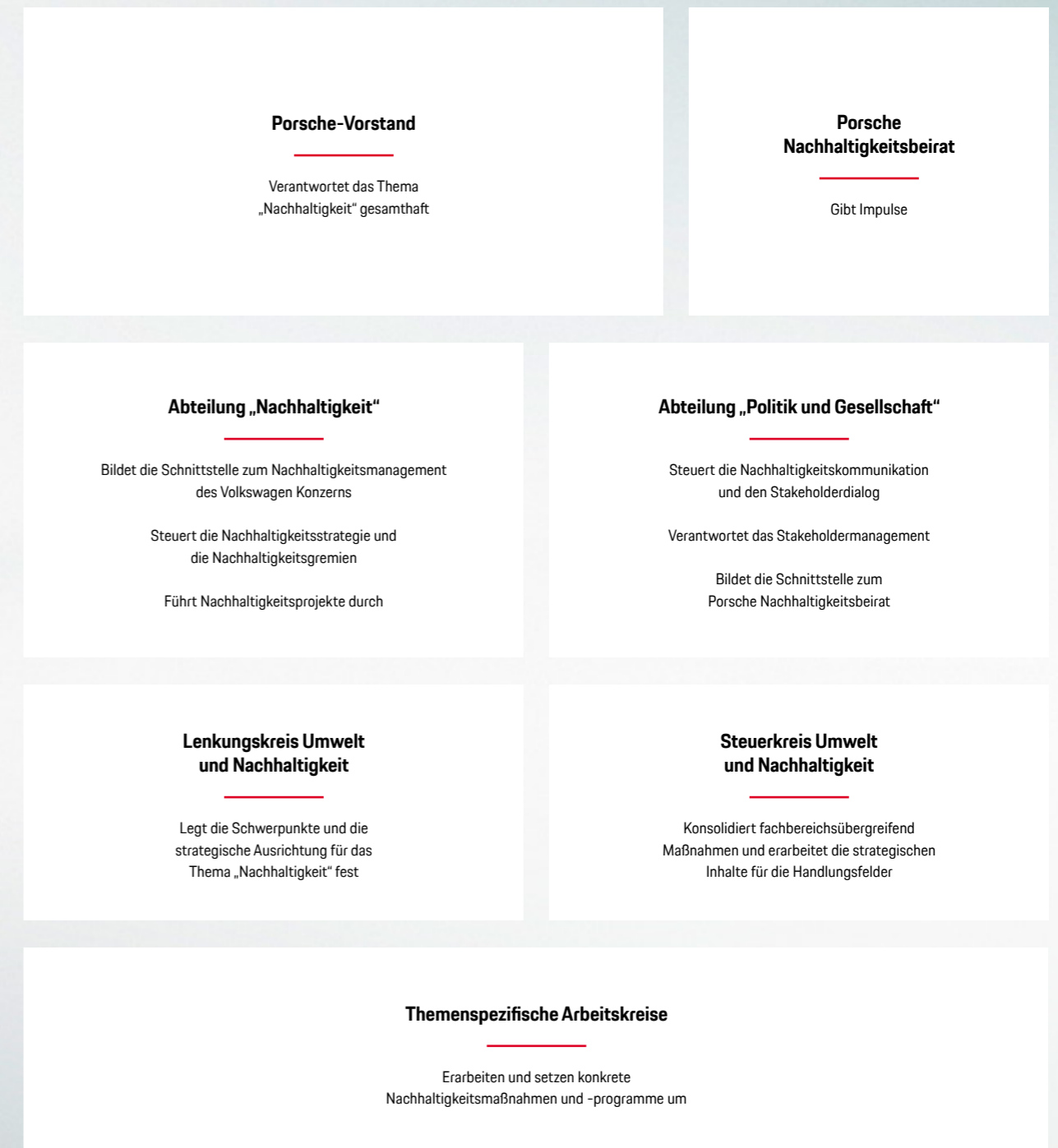
Der „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ legt die Schwerpunkte und die Ausrichtung der Nachhaltigkeitsstrategie fest. Dem „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ gehören die Leiter wesentlicher Hauptabteilungen an. Bei Bedarf ist er flexibel erweiterbar. Er tagt in der Regel einmal pro Quartal und bereitet Entscheidungen des Vorstands hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie vor.

Ein weiteres zentrales Gremium ist der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“. Er besteht seit 2016 und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Im Berichtsjahr hat sich das Gremium neu zusammengesetzt. Die externen Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet.

2023 tagte der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ zweimal mit Vorstandsmitgliedern der Porsche AG. Zentrale Themen waren die Dekarbonisierung und damit verbundene Maßnahmen, die Verknüpfung von Nachhaltigkeit und Digitalisierung durch eine „Corporate Digital Responsibility“, der Wesentlichkeitsprozess zur Identifikation von strategischen und kommunikativen Schwerpunkten sowie das ESG-Management im Zusammenhang mit dem Kapitalmarkt.

Darüber hinaus trafen sich die Mitglieder des Beirats im Berichtsjahr regelmäßig mit Vertreterinnen und Vertretern seiner Geschäftsstelle und mit Fachleuten des Porsche AG Konzerns. Außerdem hat der Porsche AG Konzern die Beiräte regelmäßig in die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns eingebunden.

Nachhaltigkeitsorganisation im Überblick



EU-TAXONOMIE

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Europäische Union (EU) hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen. Mit taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen verfolgt der Porsche AG Konzern den Anspruch, die Zukunft im Sinne der Porsche Strategie 2030 ökologisch nachhaltig zu gestalten.

Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die EU die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen, und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen „Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit“, „Inklusivität“, „Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors“ sowie „globale Ambition“. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

EU-Taxonomie Klassifizierungssystem

- > Klimaschutz
- > Anpassung an den Klimawandel
- > Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- > Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- > Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- > Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Die Wirtschaftstätigkeit ist erst dann als ökologisch nachhaltig – also als taxonomiekonform (aligned) – einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel der Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel „Klimaschutz“
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm (DNSH)-Kriterien, die verhindern sollen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte sowie Sozial- und Arbeitsstandards beziehen

Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2023

Der Porsche AG Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2023 erstmals über alle Umweltziele zu berichten. Neben „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ wurden nun die vier weiteren Umweltziele „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen“, „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“, „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ sowie „Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme“ definiert. Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Porsche AG Konzerns einbezogenen Gesellschaften.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretationen des Porsche AG Konzerns sind nachstehend dargestellt.

Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns

Die Aktivitäten des Porsche AG Konzerns beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw. Dazu werden auch Finanzdienstleistungen und weitere Dienste und Leistungen gezählt. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ durch den Ausbau CO₂-armer Mobilität zu erbringen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für den Porsche AG Konzern keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung der Aktivitäten erfolgt im Wesentlichen zu der in der EU-Taxonomie im Umweltziel „Klimaschutz“ aufgeführten Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie in geringem Maße zur Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der Porsche AG Konzern ordnet alle Aktivitäten des Konzerns, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle vom Porsche AG Konzern hergestellten Pkw und schließt auch die Originalteile ein.

Der Porsche AG Konzern hat die hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß den aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So hat der Porsche AG Konzern aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Porsche AG Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter ein Teil der Plug-in-Hybride.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Im Berichtsjahr wurde die EU-Taxonomie um diese Wirtschaftstätigkeit erweitert, damit auch die Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Der Porsche AG Konzern ordnet hier den Verkauf an Dritte der von ihm produzierten Motoren und Aggregate für batterieelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an die AUDI AG.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären Geschäft unmittelbar zusammenhängen und dem Erachten des Porsche AG Konzerns nach ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, werden zunächst nicht berücksichtigt beziehungsweise nicht als taxonomiefähig interpretiert, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte.

Sicherungsgeschäfte und einzelne Aktivitäten, die der Porsche AG Konzern im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbildet, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Do No Significant Harm (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ analysiert.

Die jeweilige Analyse wurde auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute und zukünftig Pkw gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ erfüllen beziehungsweise gemäß der Fünfjahresplanung des Porsche AG Konzerns künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Im Folgenden stellt der Porsche AG Konzern seine Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen er untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr erfüllt.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Der Porsche AG Konzern hat eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung des Porsche AG Konzerns basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5 und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP) 5-8.5 Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchsten anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

NACHHALTIGE NUTZUNG UND SCHUTZ VON WASSER- UND MEERESRESSOURCEN

Die Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns wurden bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: „Erhaltung der Wasserqualität“, „Vermeidung von Wasserstress“ und „Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren)“. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse hat der Porsche AG Konzern im Wesentlichen ISO-14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

ÜBERGANG ZU EINER KREISLAUFWIRTSCHAFT

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems des Porsche AG Konzerns sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. Das Strategiefeld Kreislaufwirtschaft ist ein Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns und gliedert sich in mehrere Handlungsfelder. Hier bearbeiten funktionsübergreifende Teams unterschiedliche Schwerpunktthemen – darunter etwa Kreislaufkonzepte für die Hochvoltbatterie, den Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, nachhaltiges Produktdesign, die Vermeidung von Kunststoffabfällen und Konzepte für die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten.

Darüber hinaus deckt das Strategiefeld auch Projekte zur Kreislaufwirtschaft an den Standorten ab. Der Porsche AG Konzern verfolgt an seinen Fahrzeugproduktionsstandorten langfristig die Vision einer „Zero Impact Factory“, die in den Produktionsprozessen möglichst alle negativen Umweltauswirkungen vermeidet.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

VERMEIDUNG UND VERMINDERUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftsaktivität im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzt sich der Porsche AG Konzern in seinen Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) für das Berichtsjahr 2023 ergeben.

Bereits heute hat der Porsche AG Konzern Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend bezieht der Porsche AG Konzern in seine Analysen produktive Prozessmaterialien sowie fahrzeugbezogene Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) hinsichtlich der enthaltenen Stoffe und der Lieferanten ein, um die Substituierbarkeit der SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu bewerten. Die Ausgestaltung der umzusetzenden Prozesse inklusive der Dokumentation einer Substitutionsprüfung gemäß den geänderten Anforderungen der EU-Taxonomie verprobt der Porsche AG Konzern anhand eines Pilotprojekts.

SCHUTZ UND WIEDERHERSTELLUNG DER BIODIVERSITÄT UND DER ÖKOSYSTEME

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllt.

Der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG nehmen insbesondere ihre unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennen sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigen ihre Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus.

Für seine Lieferkette hat der Porsche AG Konzern sein unternehmensweites Risiko- und Lieferantenmanagement systematisch um Prozesse und Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte ergänzt. Für den eigenen Geschäftsbereich nutzt der Porsche AG Konzern sein Compliance Risk Assessment, in welchem er die von ihm als relevant bewerteten menschenrechts- und umweltbezogenen Themenfelder innerhalb Porsches sowie Risiken in Zusammenhang mit seinen unmittelbaren Zulieferern abbildet. Die Risikoanalyse bildet dabei die Grundlage für die Identifikation angemessener Maßnahmen.

Der Porsche AG Konzern betreibt ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem, das internen und externen Beschwerdeführern einen vertraulichen Kommunikationskanal zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten bietet.

Stellt der Porsche AG Konzern fest, dass die Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht in seinem eigenen Geschäftsbereich oder bei einem seiner unmittelbaren Zulieferer eingetreten ist oder unmittelbar bevorsteht, ergreift er unverzüglich Maßnahmen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. Liegen ihm tatsächliche Anhaltspunkte vor, die eine Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht bei mittelbaren Zulieferern möglich erscheinen lassen, ergreift der Porsche AG Konzern auf Basis der ihm rechtlich und tatsächlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten unverzüglich Maßnahmen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Die Umsetzung der Aufgaben aus der Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten bei Porsche hat der Vorstand der Porsche AG an das sogenannte Business & Human Rights Council delegiert, ein Gremium für Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten, welches fachübergreifend besetzt ist und direkt an den Vorstand angebunden ist.

Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Der Porsche AG Konzern erläutert diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die für den Porsche AG Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2023. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Soweit möglich hat der Porsche AG Konzern die Daten innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit unmittelbar zugeordnet. So wurde beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Schlüssellösungen vorgenommen. Verteilungsschlüssel wurden aus den geplanten Fahrzeugvolumina abgeleitet. Diese Daten und Planungen sind Teil der operativen Mehrjahresplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

UMSATZERLÖSE

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2023 auf 40.530 Mio. € beliefen. → Konzernanhang – 1. Umsatzerlöse

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 39.075 Mio. € beziehungsweise 96,4 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen, sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstatteleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 99 Mio. € beziehungsweise 0,2 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 5.143 Mio. € beziehungsweise 12,7 % die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Darunter fallen alle vollelektrischen Fahrzeuge sowie bestimmte Plug-in-Hybride. Im Jahr 2023 waren dies 49 Tsd. Fahrzeuge und damit 42,5 % mehr als im Vorjahr. Der sehr starke Anstieg des Absatzes von taxonomiekonformen Fahrzeugen lag einerseits in einer deutlichen Zunahme

des Absatzes des Taycan und andererseits in der erstmaligen Berücksichtigung von taxonomiekonformen Plug-in-Hybriden begründet. Im Verhältnis zu den gesamten Umsatzerlösen des Porsche AG Konzerns ergab sich dadurch eine Zunahme der taxonomiekonformen Umsatzerlöse um 2,8 Prozentpunkte.

Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten betreffend die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ 5.143 Mio. € (2022: 3.787 Mio. €²) beziehungsweise 12,7 % (2022: 10,1 %²) vom Konzernumsatz und betreffend die erstmals auszuweisende Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 99 Mio. € beziehungsweise 0,2 % vom Konzernumsatz die Taxonomiekonformität.

An den gesamten Umsatzerlösen des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 39.175 Mio. € (2022: 36.704 Mio. €²), das entspricht einem Anteil von 96,7 % (2022: 97,5 %²)
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 5.243 Mio. € (2022: 3.787 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 12,9 % (2022: 10,1 %²)

EU-Taxonomie Umsatzerlöse

Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	39.175	96,7	5.243	12,9	J	J	5.243	12,9
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	39.075	96,4	5.143	12,7	J	J	5.143	12,7
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	4.368	10,8
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	99	0,2	99	0,2	J	J	99	0,2
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	1.355	3,3						
Gesamt (A + B)	40.530							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Umsatzerlöse.

² Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

INVESTITIONSAUSGABEN

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses. Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten. Diese werden unter → Konzernanhang – 13. Immaterielle Vermögenswerte, → Konzernanhang – 14. Sachanlagen, → Konzernanhang – 15. Vermietete Vermögenswerte ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2023 beliefen sich im Porsche AG Konzern die so definierten Zugänge auf folgende Werte:

- 2.454 Mio. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 1.797 Mio. € aus Sachanlagen
- 2.900 Mio. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft).

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2023 bei 0 Mio. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 7.151 Mio. €.

Alle Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des Geschäfts lagen bei 7.151 Mio. € beziehungsweise 100 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Zur Ermittlung des substantiellen Beitrags wurden gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substantiellen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese

Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Verteilungsschlüssel wurden auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichsten Geschäftstätigkeit wurde beispielsweise für Vertriebsgesellschaften der übergreifende Porsche AG Konzern Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 2.743 Mio. € (2022: 2.634 Mio. €), das sind 38,4 % (2022: 43,6 %) der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 1.494 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte, 820 Mio. € auf Sachanlagen und 430 Mio. € auf vermietete Vermögenswerte. Für vollelektrische Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 1.297 Mio. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 810 Mio. € enthalten. Absolut betrachtet steigen die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Vergleich zum Vorjahr leicht an. Dies ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen. Der moderate anteilige Rückgang der taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr 2022 weitestgehend abgeschlossenen Investitionsausgaben im Zusammenhang mit dem Fertigungsaufbau für die Produktion des rein elektrischen Macan zurückzuführen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 7.151 Mio. € (2022: 6.045 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 100 % (2022: 100 %)
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 2.743 Mio. € (2022: 2.634 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 38,4 % (2022: 43,6 %)

EU-Taxonomie Investitionsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	7.151	100,0	2.743	38,4	J	J	2.743	38,4
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	7.151	100,0	2.743	38,4	J	J	2.743	38,4
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV					J	J	1.297	18,1
davon Zugänge Sachanlagen BEV					J	J	810	11,3
3.18 Herstellung Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt (A + B)	7.151							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Investitionsausgaben.

BETRIEBSAUSGABEN

Die vom Porsche AG Konzern für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus → Konzernanhang – 13. Immaterielle Vermögenswerte ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigt der Porsche AG Konzern die im Rahmen des Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasing-Verhältnisse, die sich aus dem → Konzernanhang – 35. IFRS 16 (Leasingverhältnisse) ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und klassifiziert der Porsche AG Konzern als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 555 Mio. € (2022: 467 Mio. €) entfielen 64,1 % (2022: 63,4 %) auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

EU-Taxonomie Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	1.112	100,0	555	49,9	J	J	555	49,9
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	1.112	100,0	555	49,9	J	J	555	49,9
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamt (A + B)	1.112							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Betriebsausgaben.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels „Klimaschutz“.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten hat der Porsche AG Konzern dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu hat der Porsche AG Konzern das durchschnittliche taxonomiekonforme Produktionsvolumen der operativen Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend diesem Verhältnis die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil hat der Porsche AG Konzern dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 1.741 Mio. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 268 Mio. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 15 Mrd. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄSS EU-TAXONOMIE
Umsatzerlöse 2023

Code	Umsatz	Umsatz- anteil, 2023	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						
			Klima- schutz	Anpas- sung an den Klima- wandel	Wasser	Umwelt- ver- schmut- zung	Kreislauf- wirtschaft	Biologi- sche Vielfalt	
			J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	
Wirtschaftstätigkeiten									
	Euro (Mio.)	% ¹							
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.143	12,7	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	99	0,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		5.243	12,9	12,9	-	-	-	-	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		5.243	12,9	12,9	-	-	-	-	-
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-					
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	33.932	83,7	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		33.932	83,7	83,7	-	-	-	-	-
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		39.175	96,7	96,7	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten									
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		1.355	3,3						
Gesamt (A + B)		40.530	100,0						

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: 'not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

⁴ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	% ^{1,4}	E	T
	J	J	J	J	J	J	10,1	E	
	J	J	J	J	J	J	-	E	
	J	J	J	J	J	J	10,1	E	
	-	-	-	-	-	-	-		
							87,5		
							87,5		
							97,5		

Wirtschaftstätigkeiten	Code	CapEx Euro (Mio.)	CapEx- Anteil, 2023 % ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Biologi- sche Vielfalt
				Klima- schutz	Anpas- sung an den Klima- wandel	Wasser	Umwelt- ver- schmut- zung	Kreislauf- wirtschaft		
				J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²		
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.743	38,4	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.743	38,4	38,4	-	-	-	-	-	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		2.743	38,4	38,4	-	-	-	-	-	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-						
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.408	61,6	EL ₃ N/EL ³	EL ₃ N/EL ³	EL ₃ N/EL ³	EL ₃ N/EL ³	EL ₃ N/EL ³	EL ₃ N/EL ³	
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		4.408	61,6	61,6	-	-	-	-	-	
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		7.151	100,0	100,0	-	-	-	-	-	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten										
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		-	-							
Gesamt (A + B)		7.151	100,0							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible‘, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Wirtschaftstätigkeiten	Code	CapEx Euro (Mio.)	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx, 2022 % ¹	DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Kategorie ermög- lichende Tätigkeiten E	Kategorie Übergangs- tätigkeiten T
				Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Umweltver- schmutzung	Kreislauf- wirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindest- schutz		
				J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten											
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)											
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.743	43,6	J	J	J	J	J	J	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	J	J	J	J	J	J	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.743	43,6	J	J	J	J	J	J	E	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		2.743	43,6	J	J	J	J	J	J	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-	-	-	-	-	-		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)											
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.408	56,4								
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		4.408	56,4								
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		7.151	100,0								
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten											
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		-	-								
Gesamt (A + B)		7.151	100,0								

Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx (Mio.)	OpEx- Anteil, 2023 % ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						Biologi- sche Vielfalt
				Klima- schutz	Anpas- sung an den Klima- wandel	Wasser	Umwelt- ver- schmut- zung	Kreislauf- wirtschaft		
				J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten										
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	555	49,9	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		555	49,9	49,9	-	-	-	-	-	-
Davon ermöglichende Tätigkeiten		555	49,9	49,9	-	-	-	-	-	-
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-						
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	557	50,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		557	50,1	50,1	-	-	-	-	-	-
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.112	100,0	100,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten										
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		-	-							
Gesamt (A + B)		1.112	100,0							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible‘, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx (Mio.)	OpEx- Anteil, 2023 % ¹	DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx, 2022 % ¹	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T	
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				Mindestschutz
				J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N				J/N
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten													
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	555	49,9	J	J	J	J	J	J	J	45,9	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	J	J	J	J	J	J	J	-	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		555	49,9	49,9	-	-	-	-	-	-	45,9		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		555	49,9	49,9	-	-	-	-	-	-	45,9	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							-		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	557	50,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			54,1
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		557	50,1	50,1	-	-	-	-	-	-	54,1		
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		1.112	100,0	100,0	-	-	-	-	-	-	100,0		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten													
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		-	-										
Gesamt (A + B)		1.112	100,0										

UMWELT

Klimaschutz

Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und bekennt sich zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Dazu gehört, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf weniger als 2°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und sich darüber hinaus um eine Begrenzung auf 1,5°C zu bemühen.

Deshalb richtet der Porsche AG Konzern seine Prozesse und Produkte auf eine möglichst ressourcenschonende und bilanziell CO₂-neutrale Zukunft aus. Dabei liegt das Augenmerk auf der Dekarbonisierung der Fahrzeuge, der Entwicklung alternativer Antriebssysteme, der Reduktion des Primärressourcenverbrauchs und dem zunehmenden Einsatz ökologischerer Materialien¹ in den Fahrzeugen bzw. deren vorgelagerter Lieferkette.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den ganzen Lebenszyklus² der Fahrzeuge hinweg zu senken. Der Porsche AG Konzern hat seinen Reduktionspfad auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien entwickelt und konkrete Ziele auf Fahrzeugebene sowie Anforderungen auf Bauteilebene formuliert.

Der Porsche AG Konzern beabsichtigt, seine Ziele innerhalb von zwei Jahren durch die „Science Based Targets Initiative“ (SBTi) validieren zu lassen, die ihre Szenarien derzeit überarbeitet. Im Oktober 2023 hat die SBTi in diesem Rahmen eine Entwurfsfassung des sektoralen Pfads für die Automobilindustrie veröffentlicht, der sich gegenwärtig in Konsultation befindet. Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass die final veröffentlichten Reduktionszielwerte mit dem 1,5-Grad-Ziel konform sein werden.

Im Jahr 2030 soll die Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung bilanziell CO₂-neutral³ sein. Dafür strebt der Porsche AG Konzern als wesentlichen Hebel zur Senkung von Treibhausgasemissionen eine konsequente Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios an. Im Jahr 2030 will der Porsche AG Konzern mehr als 80 % seiner Neufahrzeuge mit rein batterieelektrischen Antrieben ausliefern – abhängig von der Nachfrage der Kunden und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Der Porsche AG Konzern hat die Ambition, im Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen⁴ in der Nutzungsphase (Scope-3-Emissionen) der Porsche-Fahrzeuge um 70 % im Vergleich zu 2022 reduzieren.

Ergänzend zur Transformation hin zur Elektromobilität bei den Neufahrzeugen verfolgt der Porsche AG Konzern die Zielsetzung, auch für Bestandsfahrzeuge mit Verbrennungsmotor eine Möglichkeit aufzuzeigen, wie der fossile CO₂-Ausstoß dieser Fahrzeuge durch den Einsatz erneuerbarer Energieträger gesenkt werden könnte. Hier untersucht der Porsche AG Konzern den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten eFuels. Diese Kraftstoffe, hergestellt auf Basis von Strom aus erneuerbarer Energie, könnten fossile Kraftstoffe ersetzen und somit einen potenziell nahezu CO₂-neutralen Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ermöglichen. Damit könnte auch der Fahrzeugbestand potenziell einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet die Porsche AG an der Weiterentwicklung dieser alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab.

Kategorien „Avoided Emissions“ und „Removals“ – sind in der Dekarbonisierungsstrategie des Porsche AG Konzerns enthalten. Zur bilanziellen CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge verbleibende Emissionen sollen damit ausgeglichen werden. Die Emissionen von Fahrzeugen, die in den Jahren vor dem Erreichen der bilanziellen CO₂-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette produziert wurden, werden bei der Bewertung der CO₂-Bilanz nicht berücksichtigt. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch z. B. von regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb der Kontrolle des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

⁴ Der Dekarbonisierungsindex (DKI) modelliert angelehnt an das „GHG Protocol“ wesentliche Emissionen möglichst umfassend in Treibhausgasäquivalenten (CO₂e), die u. a. CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs und SF₆ umfassen. Die Ziele und das Berichtswesen des DKI beziehen sich auf den jeweils aktuellen Methodenstand und sind in CO₂e angegeben. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in der vorliegenden Berichterstattung CO₂ verwendet.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Der Porsche AG Konzern misst den Erfolg seines Programms zur Dekarbonisierung mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI). Dieser stellt die modellbasiert ermittelten durchschnittlichen Emissionen pro neu produzierten Fahrzeug entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Verwertung – möglichst umfassend in CO₂-Äquivalenten dar (tCO₂e/Fahrzeug).

Der DKI umfasst die wesentlichen Teile des Porsche AG Konzerns¹. Er beruht u. a. auf Lebenszyklusanalysen, die standardisiert nach der Norm ISO 14040/44 durchgeführt werden. Dafür werden individuelle Prämissen und Werte sowie Daten aus Ökobilanzdatenbanken verwendet.² Als strategische Kennzahl soll der DKI durch eine transparente und umfassende Berechnung den Porsche AG Konzern bei der sukzessiven Reduktion seines CO₂-Fußabdrucks unterstützen.

Der „Arbeitskreis Dekarbonisierung“ bearbeitet ressortübergreifend alle DKI-relevanten Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Dabei koordiniert das Gremium insbesondere die Umsetzung des strategischen Programms. Der Arbeitskreis erarbeitet inhaltliche Vorschläge für Ziele bezüglich DKI, Reduktionsmaßnahmen und entsprechende Roadmaps.

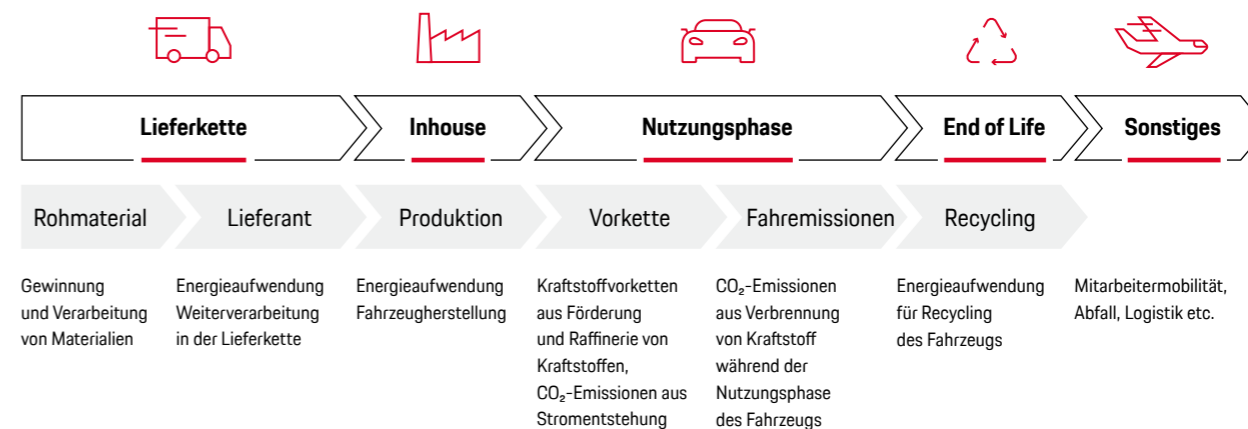
Das Gremium verfolgt die Fortschritte und bietet ein Forum zur inhaltlichen Diskussion. Darüber hinaus bereitet der Arbeitskreis Entscheidungen für den in der Gremienstruktur übergeordneten „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ vor.

Der Steuerkreis tagt regelmäßig und berichtet den DKI entlang der bestehenden Gremienkaskade über den „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ bis zum Vorstand. Der Steuerkreis entscheidet über Zielvorschläge auf Unternehmensebene und für relevante Unternehmensbereiche, die der Lenkungskreis und abschließend der Vorstand verbindlich verabschieden.

In Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern überarbeitet der Porsche AG Konzern die Zusammensetzung, Bewertungsansätze und Methodik des DKI regelmäßig, wenn z. B. neue interne oder externe Anforderungen wie etwa bei Fahrzeugprüfzyklen vorliegen. Für eine methodisch konsistente Zeitreihe können auf dieser Basis auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neuen Prämissen – unter Berücksichtigung der Vorgaben des „GHG Protocol“ zur Rekalkulation der Unternehmensemissionen – angepasst werden.

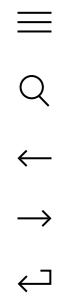
In Vorprozessen und -gremien evaluiert der Porsche AG Konzern seine Produktstrategie und erarbeitet unter Beteiligung der relevanten Fachbereiche Empfehlungen. Dafür hält der Vorstand regelmäßig Strategieworkshops und Planungsrunden ab. In den Produktstrategie- und Produktentstehungsprozess fließen Dekarbonisierungsziele mit ein, die initial über die Gremien der Nachhaltigkeitsorganisation vorgegeben werden. Diese Ziele werden im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und durch die zuständigen Vorstandsgremien verbindlich verabschiedet.

Dekarbonisierungsindex



¹ Im Kontext der Erhebung der CO₂-Emissionen im Dekarbonisierungsindex (DKI) umfassen wesentliche Teile des Porsche AG Konzerns vor allem die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH. Außerhalb des Porsche AG Konzerns sind im Kontext des DKI insbesondere die CO₂-Emissionen aus der Lieferkette und der Nutzungsphase wesentlich.

² So werden z. B. die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase auf Basis einer Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug und mittleren Verbrauchswerten der Hauptmarktregionen (EU+3 [Island, Norwegen, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland], China, USA) berechnet. Die Verbrauchswerte werden gemäß dem jeweils gesetzlich vorgesehenen Prüfzyklus ermittelt. Die CO₂-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird auf Basis der Strommixe der Hauptmarktregionen berechnet. Die Lieferketten und Recycling-Emissionen stammen aus den Fahrzeug-Ökobilanzen. Die Wartung der Fahrzeuge geht nicht in die Berechnung ein.



Im Verlauf des Produktentstehungsprozesses werden die Ziele auf Fahrzeug- und Systemebene heruntergebrochen und Anforderungen auf Komponentenebene festgelegt, die auch als verbindliche Vorgaben für unmittelbare Zulieferer berücksichtigt werden. Anschließend wird die Zielerreichung u. a. im „Vorstandsausschuss Produkt“ überwacht und zum Schluss in einem Audit von einer dritten Partei geprüft.

Zur Bearbeitung der eFuels-Umfänge hat der Porsche AG Konzern eine interne Projektorganisationsstruktur aus elf Teilprojekten ins Leben gerufen. Die Hauptabteilungen „Zentralfunktionen, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention und Originalteile“ ist in der Gesamtprojektverantwortung und wird durch die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit unterstützt. Etwa alle zwei Monate wird an themenspezifische Lenkungsorgane, denen auch Vorstandsmitglieder angehören, berichtet. Zusätzlich sind eFuels ein fester Bestandteil der viermal jährlich stattfindenden Gremientermine des Strategiefelds „Beyond Core“ aus der Porsche Strategie 2030.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 sind die DK1-Ziele als ein Kriterium im Vergütungssystem für den Vorstand etabliert.¹ Entsprechendes hat der Vorstand für das Management der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften beschlossen.

MASSNAHMEN

Um die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Porsche-Fahrzeuge kontinuierlich zu senken, stehen derzeit vor allem zwei Hebel zur Verfügung: die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen entlang des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge – von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur nachgelagerten Nutzungsphase.

Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios

Der Porsche AG Konzern baut sein Angebot im Bereich batterieelektrischer Fahrzeuge konsequent aus. Das Portfolio der Modellreihen Panamera und Cayenne wurde sukzessive um Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) erweitert. Diese werden auch künftig stark auf Performance ausgelegt sein, bei größeren elektrischen Reichweiten. Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie bietet der Porsche AG Konzern seit 2019 den vollelektrischen Taycan an. Darüber hinaus bringt der Porsche AG Konzern die nächste Generation des Macan im Jahr 2024 als rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug (BEV) auf den Markt. Auch die 718-Boxster- und Cayman-Modelle sollen Mitte des Jahrzehnts als BEV angeboten werden. Der vollelektrische Cayenne soll voraussichtlich kurz danach auf den Markt kommen.

¹ Zur Berechnung der Zielerreichung fließt der Dekarbonisierungsindex (DK1) inklusive des Umfangs an freiwilliger CO₂-Kompensationen über Klimaschutzprojekte in den sogenannten „ESG-Faktor“ in der variablen Vergütung mit dem Jahresbonus (Short Term Incentive) in die Vergütung von Vorstand und Management ein.

Zudem ist geplant, das Produktportfolio mittelfristig um ein neues, vollelektrisches Modell im SUV-Segment oberhalb des Cayenne zu erweitern. Beim Porsche 911 ist perspektivisch eine sportliche Hybridisierung möglich.

Dekarbonisierung in der Lieferkette

Auch in der Lieferkette ihrer Fahrzeuge setzt die Porsche AG an und leistet einen Beitrag zum Dekarbonisierungsziel – eine bilanziell CO₂-neutrale Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge in 2030. So werden alle unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial der Fahrzeuge aufgefordert, ihre Fertigung auf zertifizierten Strom aus erneuerbaren Energiequellen umzustellen. Das gilt für alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial von vollelektrischen Serienfahrzeugprojekten seit Juli 2021. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

Im Berichtsjahr legte der Vorstand der Porsche AG für neue Fahrzeug- und Plattformprojekte Ziele zur Dekarbonisierung fest. Darüber hinaus wurden für relevante Fahrzeugprojekte in der Entwicklung konkrete Entscheidungen getroffen, wie der CO₂-Fußabdruck in der Lieferkette weiter reduziert werden kann.

Gemeinsam mit der AUDI AG entwickelt die Porsche AG über den Berichtszeitraum hinaus die „Premium Plattform Electric“ (PPE), eine modulare Plattform für Elektroautos. Diese soll kurz- und mittelfristig für den rein elektrischen Macan und eine weitere Modellreihe verwendet werden. Eine weitere Plattform ist die „Scalable Systems Plattform“ (SSP), die die Porsche AG mit der AUDI AG und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns entwickelt. Insbesondere die Hochleistungsversion „SSP Sport“ soll die vollelektrischen Porsche-Fahrzeuge unterstützen. Mit dieser langfristigen Strategie, die Fahrzeugentwicklung auf wenige Plattformen zu konzentrieren, sollen Synergien bei der Entwicklung und in der Produktion genutzt werden, die auch einen potenziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Ein Beispiel ist eine gemeinsam entwickelte Hochvoltbatterie in der SSP, mit deren Hilfe CO₂-ärmere Materialien und CO₂-effizientere Prozesse für mehrere Fahrzeuge implementiert werden können.

Im Berichtsjahr schloss die Porsche AG weitere Partnerschaften mit Herstellern von Rohmaterialien, um die CO₂-Bilanz der Porsche-Fahrzeuge verbessern zu können. Die Porsche AG hat mit einem norwegischen Aluminiumproduzenten eine Zusammenarbeit in Bezug auf CO₂-reduziertes Aluminium vereinbart.

Darüber hinaus soll ein Konzept für eine ökologisch nachhaltigere Wertschöpfungskette für Batteriematerialien und deren Recycling erarbeitet werden. Im Fokus liegt dabei die Fragestellung, wie sich effiziente geschlossene Kreisläufe für die Hochvoltbatterien der Porsche-Elektrofahrzeuge gestalten lassen. Eine weitere Kooperation ist die Lieferung von CO₂-reduziertem Stahl durch ein schwedisches Start-up aus der Stahlindustrie. Dabei setzt das Partnerunternehmen auf ein innovatives Herstellungsverfahren mit Wasserstoff und Strom aus erneuerbaren Energien.

Dekarbonisierung in der Produktion

Für die eigene Fahrzeugproduktion strebt der Porsche AG Konzern bis 2030 die Vision einer „Zero Impact Factory“ an. Darunter versteht der Porsche AG Konzern eine Fabrik mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die Reduktion der CO₂-Emissionen der Fahrzeugproduktionswerke in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig senkt dabei auch den DK1. Im Berichtsjahr wurden sowohl die beiden Produktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig als auch der Entwicklungsstandort in Weissach bilanziell CO₂-neutral betrieben.

Dekarbonisierung der Nutzungsphase

Im Betrieb von Elektrofahrzeugen entstehen zwar lokal keine CO₂-Emissionen, jedoch hängt der CO₂-Fußabdruck der Nutzungsphase¹ von der CO₂-Intensität der Stromerzeugung ab. Deshalb liegt ein großer Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen während der Nutzungsphase in dem Einsatz von erneuerbaren Energien. Da neue batterieelektrische Fahrzeuge den Strombedarf in den Märkten erhöhen, engagiert sich die Porsche AG für den Ausbau von erneuerbaren Energien. Dabei strebt die Porsche AG an, langfristige indirekte Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen einzugehen, um den Zubau bei erneuerbaren Energien zu fördern. Diese Anlagen sollen neue Kapazitäten zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien bereitstellen, die dem kalkulatorischen Energiebedarf der Fahrzeugflotte entsprechen. Seit 2021 wird dieser Ansatz für die Flotte der im jeweiligen Geschäftsjahr neu produzierten Modelle Taycan Sport Turismo und Taycan Cross Turismo angewendet. Im Berichtsjahr wurde der Ansatz auf alle Taycan-Modelle ausgeweitet. Weitere Modelle sollen in den nächsten Jahren folgen.

Daneben baut der Porsche AG Konzern die Ladeinfrastruktur weiter aus. An bisher mehr als 600 Händlerstandorten konnten

über 1.000 Hochleistungsladepunkte für Kundinnen und Kunden in Betrieb genommen werden. Diese sind auf den Porsche Taycan sowie künftige Porsche-Fahrzeuge mit 800-Volt-Ladearchitektur zugeschnitten. Entlang der wichtigsten Verkehrsrouten plant der Porsche AG Konzern zudem, eigene Schnellladestationen zu errichten. Darüber hinaus beteiligt sich der Porsche AG Konzern an einem weiteren Ausbau der öffentlichen Schnelllade-Infrastruktur. Dazu gehören auch die aktuell über 500 Schnellladeparks des IONITY-Netzwerks in Europa. Bereits im Jahr 2021 hat sich der Porsche AG Konzern an einer weiteren Finanzierungsrunde für das Joint Venture beteiligt. Auch beim AC-Laden baut der Porsche AG Konzern die bestehende Infrastruktur weiter aus – mit Porsche Destination Charging. Es bestehen über 5.000 Ladepunkte in 86 Ländern. Bis Ende 2025 sollen es mehr als 7.500 sein. Der Porsche Charging Service ermöglicht darüber hinaus den Zugriff auf Ladepunkte verschiedener Anbieter. Derzeit sind in Europa mehr als 560.000 Ladepunkte in über 20 Ländern angebunden.

Die Porsche AG engagiert sich – neben der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen und der Dekarbonisierung der Nutzungsphase durch Strom aus erneuerbaren Energien – auch für Lösungen, um den CO₂-Ausstoß von Verbrennungsmotoren zu senken. Neben effizienzsteigernden Technologien arbeitet der Porsche AG Konzern an der Weiterentwicklung von alternativen Kraftstoffen (vor allem eFuels) im industriellen Maßstab.

Gemeinsam mit HIF (Highly Innovative Fuels), Siemens Energy und einer Reihe weiterer internationaler Unternehmen hat der Porsche AG Konzern in Punta Arenas in Chile 2022 eine Industrieanlage zur Herstellung von eFuels errichtet. Der Porsche AG Konzern finanzierte nicht nur weitgehend die Pilotanlage, sondern begleitete auch den Projektfortschritt sehr eng und bezieht künftig den vor Ort produzierten Kraftstoff. Punta Arenas verfügt im weltweiten Vergleich über besonders günstige Voraussetzungen: Dort weht beständig ein starker Wind, der für geringe Kosten bei der erneuerbaren Stromerzeugung durch Windräder und damit bei der Herstellung von eFuels sorgt. Die Pilotanlage ist für eine maximale Produktionsmenge von rund 130.000 Liter eFuels pro Jahr ausgelegt, bis Ende des Jahrzehnts soll die Kapazität in Chile auf über rund 600 Mio. Liter jährlich ausgebaut werden. Zusammen mit der Volkswagen Group Innovation, dem eFuels-Unternehmen HIF Global und MAN Energy Solutions berät der Porsche AG Konzern darüber hinaus über die Integration einer Direct-Air-Capture-Anlage (DAC) in der eFuels-Pilotanlage in Chile.

¹ So werden z. B. die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase auf Basis einer Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug und mittleren Verbrauchswerten der Hauptmarktregionen (EU+3 [Island, Norwegen, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland], China, USA) berechnet. Die Verbrauchswerte werden gemäß dem jeweils gesetzlich vorgesehenen Prüfzyklus ermittelt. Die CO₂-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird auf Basis der Strommische der Hauptmarktregionen berechnet. Die Lieferketten und Recycling-Emissionen stammen aus den Fahrzeug-Ökobilanzen. Die Wartung der Fahrzeuge geht nicht in die Berechnung ein.

Bisher wird dort das CO₂ aus einer biogenen Quelle bezogen. Das DAC-Verfahren filtert den für die Produktion benötigten Rohstoff CO₂ mithilfe von Windenergie umweltfreundlich aus der Atmosphäre.

Mit diesem Engagement möchte der Porsche AG Konzern zur weltweiten Erschließung sogenannter „Best-Standorte“ beitragen. Das sind Standorte, an denen sich wettbewerbsfähige eFuels unter optimalen Bedingungen herstellen lassen. Dazu gehört, dass sich regenerative Energiequellen nutzen lassen, ohne mit anderen Industrien darum zu konkurrieren.

ERGEBNISSE

Im Berichtsjahr lieferte der Porsche AG Konzern 29.403 PHEV-Fahrzeuge (9,2 % der Gesamtauslieferungen) und 41.023 BEV-Fahrzeuge (12,8 % der Gesamtauslieferungen) aus. 2023 erhöhte sich der Auslieferungsanteil an rein elektrischen Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr.

BEV-Anteil

%	2023	2022	2021
Anteil rein elektrischer ausgelieferter Fahrzeuge (BEV)	12,8	11,3	13,7

Der Porsche AG Konzern überprüft die Wirksamkeit seines Dekarbonisierungsprogramms fortlaufend. Dazu bedient er sich unterjähriger Prognosen und beauftragt Audits durch externe Anbieter.

Im Berichtsjahr lag der DKI bei 62,7 tCO₂e/Fahrzeug. Gegenüber dem Vorjahr ist er damit leicht um 1,8 % gesunken.

Dekarbonisierungsindex

DKI	2023	2022	2021
Tonnen CO ₂ e/ Fahrzeug	62,7	63,9	63,8

Die CO₂-Emissionen aus der Nutzungsphase konnten im Berichtsjahr um 3,1 % gegenüber dem Vorjahr reduziert werden. Entscheidend dafür war der höhere Anteil rein batteriebetriebener Fahrzeuge in Verbindung mit dem Engagement der Porsche AG für den Ausbau von neuen Windenergie- und Solaranlagen. Kalkulatorisch entsprachen im Berichtsjahr die neu kontrahierten Kapazitäten dem Energiebedarf der neu produzierten Taycan-Flotte.

Im Berichtsjahr konnte die erste Porsche Charging Lounge in Deutschland den Betrieb aufnehmen.

Im Berichtsjahr hat die Pilotanlage in Punta Arenas in Chile den Betrieb aufgenommen. Es konnten erste Chargen an eFuels produziert und in ersten Anwendungen bei Fahrzeugereignissen eingesetzt werden.

Über das Engagement mit HIF hinaus beteiligt sich die Porsche AG an unterschiedlichen Forschungsvorhaben und Initiativen wie „DeCarTrans“ und „Refinery for Future“. Das Förderprojekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ unter dem Dach des „Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg“ wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.

Kreislaufwirtschaft

ZIELE

Die Porsche AG richtet ihre Prozesse, Produkte und die Rohstoffnutzung zunehmend in Richtung einer ressourcenerhaltenden und bilanziell CO₂-neutralen Zukunft aus. Das Thema „Kreislaufwirtschaft“ ist dabei ein wichtiger Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie der Porsche AG. In definierten Handlungsfeldern werden Themen wie der Batterie-Rohstoffkreislauf, der Einsatz zirkulärer Materialien im Fahrzeug und Kreislaufwirtschaftskonzepte für Porsche-Standorte bearbeitet.

Durch die Arbeit im Strategiefeld Kreislaufwirtschaft streben die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften einen verantwortungsbewussten und ressourcenerhaltenden Umgang mit Rohstoffen sowie eine langanhaltende Nutzung der Fahrzeuge und der darin verwendeten Materialien an.

Unter anderem wird das Ziel eines geschlossenen Batterie-Rohstoffkreislaufs verfolgt. Batterien und ihre Batteriezellmodule sollen hierbei möglichst lange im Fahrzeug genutzt werden. Zudem soll die Möglichkeit bestehen, ihre Rohstoffe durch moderne Recyclingverfahren wieder in neuen Batterien zu verwenden oder die Batteriezellmodule in Energiespeichersystemen einzusetzen. Auch an anderen Stellen im Fahrzeug sollen, wo technisch möglich, der Anteil von Primärrohstoffen reduziert und verstärkt ökologisch nachhaltige Materialien eingesetzt werden. Des Weiteren zählt auch die Langlebigkeit der Porsche-Fahrzeuge und die damit verbundene lange Nutzung der eingesetzten Materialien auf das formulierte Zielbild ein. Durch eine erweiterte Verfügbarkeit von Ersatzteilen sowie die Aufbereitung ausgewählter Bauteile soll diese noch weiter gestärkt werden.

Auch in der Entwicklung von Porsche-Fahrzeugen sollen vermehrt Aspekte der Kreislaufwirtschaft integriert werden. Beispielsweise werden für diverse Fahrzeugkomponenten Vorentwicklungsprojekte zur Verwendung ökologischerer Rohmaterialien sowie recycelter Materialien durchgeführt. Darüber hinaus sollen an den Produktionsstandorten durch eine ganzheitliche Betrachtung Kreislaufwirtschaftskonzepte gestärkt und Abfälle reduziert werden. → **Abfälle**¹

Für das Berichtsjahr wurden für alle Handlungsfelder Ziele und Projekte definiert, die von Pilotprojekten zum Batterierecycling bis zur Erarbeitung eines Kriterienkatalogs für den Einsatz pflanzlicher nachwachsender Rohstoffe reichen.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern konkrete Ziele für den Einsatz zirkulärer Materialien festgelegt. Diese gelten für neu entwickelte, rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeugmodelle.²

DUE-DILIGENCE-PROZESS

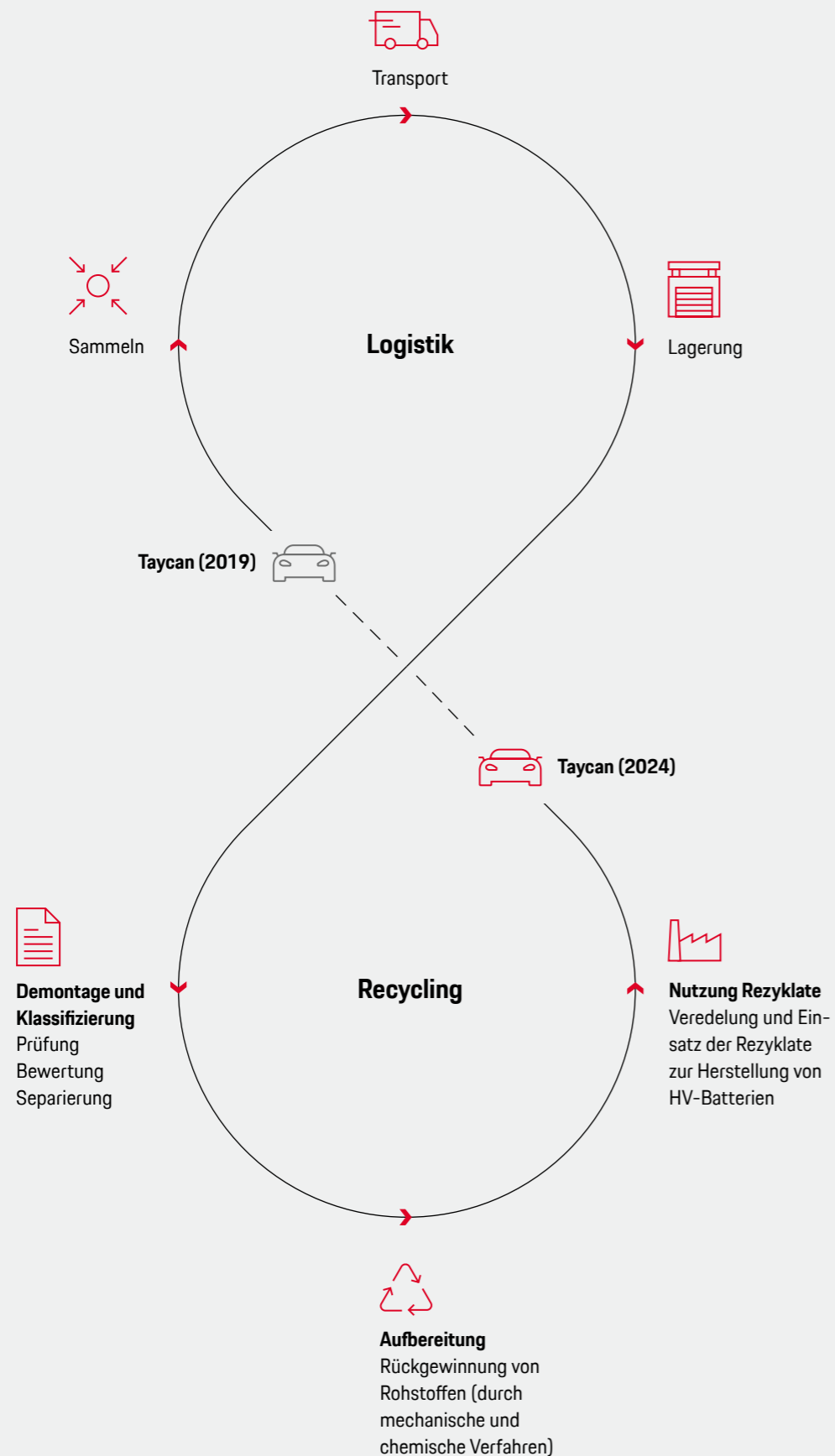
Die Porsche AG hat die organisatorischen Voraussetzungen auf strategischer Ebene sowie in den einzelnen Unternehmensressorts und Baureihen geschaffen, damit die Ziele zur Kreislaufwirtschaft systematisch nachverfolgt werden können. Dabei wurden die festgelegten Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien in das Zielsystem ausgewählter Baureihen und die dazugehörigen Prozesse integriert. In die Umsetzung werden ausgewählte Unternehmensbereiche miteinbezogen. Die Koordination der Projekte und die Überwachung der Fortschritte erfolgen mindestens quartalsweise im Arbeitskreis „Circular Economy“. Dieser setzt sich aus Vertretern der Abteilung Nachhaltigkeit sowie der relevanten Abteilungen aus den Bereichen Entwicklung, Produktion, Beschaffung, Vertrieb und Qualität zusammen. Im Rahmen des Arbeitskreises wird der Status der gesetzten Ziele und damit verbundener Projekte besprochen und, falls notwendig, werden neue Maßnahmen und weitergehende Projekte abgeleitet. Die Ergebnisse werden regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Um die Ziele zum Einsatz zirkulärer Materialien zu erreichen, hat die Porsche AG ein internes Steuerungssystem entwickelt und implementiert, das stetig verbessert wird. Dieses verwenden die relevanten Ressorts, z. B. Beschaffung, Entwicklung und Finanzwesen, und ermöglichen dadurch die Bewertung wie auch die Priorisierung von Maßnahmen zur Erhöhung des Sekundärmaterialeinsatzes in zukünftigen Fahrzeugprojekten.

¹ Der Nachhaltigkeitsbericht unterlag keiner unabhängigen Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer.

² Exklusive Produktaufwertungen.

Recyclingprozess von Hochvoltbatterien des Porsche AG Konzerns



MASSNAHMEN

Insbesondere in der Produktentwicklung spielt die Kreislaufwirtschaft als strategischer Aktionsbereich eine wichtige Rolle. Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften fördern die Verwendung von ökologisch nachhaltigen Materialien in ihren Fahrzeugen durch klar definierte Kriterien und Anforderungen an die Lieferkette. Im Berichtsjahr wurden Projekte zur Verwendung ökologisch nachhaltiger Rohmaterialien und recycelter Materialien für mehrere spezifische Fahrzeugkomponenten durchgeführt.

Darüber hinaus optimiert der Porsche AG Konzern gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern und weiteren Entwicklungspartnern Verfahren zum Recycling von Hochvoltbatterien, die große Mengen wertvoller Rohstoffe zur Wieder- und Weiterverwendung enthalten. Gemeinsam mit spezialisierten Partnerunternehmen bewertet die Porsche AG zudem Optionen für die Zeit nach der eigentlichen Nutzungsphase von Hochvoltbatterien, sogenannte „Second-Life-Konzepte“.

→ Klimaschutz, → Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe,
→ Wasser und Meeresressourcen, → Abfälle¹

ERGEBNISSE

Die Porsche AG hat im Berichtsjahr ein Pilotprojekt zum Recycling von Hochvoltbatterien fortgeführt und drei weitere gestartet. Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern und weiteren Partnern wurden Erkenntnisse zu Themen wie Produktdesign und Recyclingverfahren erarbeitet. Zudem konnten in einzelnen Porsche-Märkten die Logistik- und Recyclingprozesse für Traktionsbatterien optimiert werden, indem die Hochvoltbatterien direkt vor Ort demontiert und die entladenen Module anschließend zu regionalen Recyclingpartnern transportiert wurden.

Die Porsche AG hat im Berichtsjahr eine Machbarkeitsstudie zu einer gekoppelten Verwendung von Fotovoltaikanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und gebrauchten Hochvoltbatterien durchgeführt. In ausgewählten Parkhäusern der Porsche AG am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wurde der Einsatz von Hochvoltbatterien als sogenannte „Second-Life-Batteriespeicher“ geprüft.

¹ Der Nachhaltigkeitsbericht unterlag keiner unabhängigen Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer.

Um die Langlebigkeit der Porsche-Sportwagen sicherzustellen bzw. zu steigern, wurden Ersatz- und Zubehörteile für die Reparatur von Porsche-Classic-Fahrzeuge neu aufgelegt. Dies kann die Funktion und Alltagstauglichkeit älterer Fahrzeuge verbessern und fördert eine lang anhaltende Nutzung der im Fahrzeug verwendeten Materialien. Um die Instandhaltung der Porsche-Classic-Fahrzeuge auch langfristig zu ermöglichen, wurden Techniker und Serviceberater in der Handelsorganisation speziell auf Classic-Fahrzeuge und deren Reparatur sowie Instandsetzung qualifiziert.

Auch an den Fahrzeugproduktionsstandorten der Porsche AG werden sukzessive mehr Aspekte der Kreislaufwirtschaft berücksichtigt. Für die Fahrzeugmodelle Taycan und Cayenne wurde beispielsweise das Material zum Transportschutz der Türverkleidungen und der Fronthaube auf ein Monomaterial umgestellt, das zu mehr als 99 % recyclingfähig ist.

In der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften verwendetes Einweg-Verpackungsmaterial für Fahrzeugbauteile wurde im Rahmen eines Projekts kategorisiert und anhand von Nachhaltigkeitskriterien eingeordnet. Darauf basierend wurde gemeinsam mit weiteren Marken des Volkswagen Konzerns eine Richtlinie zur Verwendung von Einwegmaterialien im Teileschutz erstellt und an unmittelbare Zulieferer von Bauteilen kommuniziert. Zudem wurden nicht stofflich recyclingfähige Materialien definiert sowie Porsche AG-intern Ziele gesetzt, um den Einsatz dieser Materialien weiter zu reduzieren.

SOZIALES

Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette

Die Lieferkette gewinnt innerhalb des Nachhaltigkeitsmanagements stetig an Bedeutung. Neue Fahrzeugkomponenten und -technologien kommen zum bisherigen Beschaffungsvolumen hinzu, die Anzahl an unmittelbaren Zulieferern wächst. Gleichzeitig steigt mit einer zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge auch der Bedarf an bestimmten Rohstoffen, vor allem für die Produktion von Hochvoltbatterien. In Summe wächst damit die Bedeutung einer verantwortungsvollen, menschenrechtskonformen und ökologisch orientierten Beschaffung.

Die gesamte Lieferkette der Porsche AG umfasst mehr als 1.700 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 5.700 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial. Die Verantwortung für das Lieferkettenmanagement und die Nachhaltigkeit in der Lieferkette liegt bei der Vorständin für Beschaffung der Porsche AG.

ZIELE

Bei den unmittelbaren Zulieferern will die Porsche AG eine ökologisch nachhaltige Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement erreichen.

Konkret hat sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 90 % ihres Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial, das sie von unmittelbaren Zulieferern mit Sustainability-Rating (S-Rating) bezieht, die höchsten internen Qualitätsstandards bezüglich Nachhaltigkeit zu erfüllen. Das heißt, die unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial sollen bis zu diesem Zeitpunkt ein positives S-Rating der besten Bewertungskategorie (A) erreichen. Das S-Rating umfasst neben umweltbezogenen auch soziale Aspekte, einschließlich der Achtung von Menschenrechten. Zudem bewertet es die Einhaltung ethisch korrekter Verhaltensweisen.

Sicherung arbeitsbezogener Rechte in der Lieferkette

Die Porsche AG hat 2022 eine Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte verabschiedet. Damit bekennt sich die Porsche AG dazu, weltweit Menschenrechte zu achten und insbesondere gute Arbeitsbedingungen und fairen Handel zu fördern. Diese Grundsatzerklärung enthält die Menschenrechtsstrategie der Porsche AG. Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel lehnt der Porsche AG Konzern ab.

Einen weiteren Schwerpunkt setzt der Porsche AG Konzern bei Diversität und Chancengleichheit. Neben der Chancengerechtigkeit zwischen den Geschlechtern steht die Vielfalt der internationalen Belegschaft im Vordergrund. Der Porsche AG Konzern legt Wert auf Offenheit gegenüber Menschen unterschiedlicher Herkunft und sexueller Orientierung und fördert auch eine harmonische sowie produktive Zusammenarbeit zwischen den Generationen – unter bewusster Einbindung von Menschen mit Behinderungen.

→ Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft

Entsprechend erwartet der Porsche AG Konzern auch von seinen unmittelbaren Zulieferern, dass jede Form von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung oder ungerechtfertigter Benachteiligung gegenüber den Beschäftigten im Arbeitsumfeld unterlassen wird. Verboten ist insbesondere eine Ungleichbehandlung etwa aufgrund der ethnischen oder sozialen Herkunft, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Nationalität, der Sprache, der Religion, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, der Geschlechtsidentität, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, des Alters, des Familienstands, einer Schwangerschaft/Elternschaft oder einer Gewerkschaftszugehörigkeit. Das gilt auch für die politische Überzeugung, soweit diese auf demokratischen Grundsätzen und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht und sofern diese nicht in den Erfordernissen der Beschäftigung begründet ist. Eine Ungleichbehandlung umfasst auch die Zahlung ungleichen Entgelts für gleichwertige Arbeit.

Die Porsche AG ermutigt ihre direkten Geschäftspartner, dass diese eine integrative Kultur entwickeln und fördern. Die Vielfalt soll unter allen Beschäftigten und auf allen Hierarchieebenen gefördert werden – insbesondere, aber nicht ausschließlich die kulturelle, ethnische und religiöse Vielfalt.

Dekarbonisierung in der Lieferkette

Der Porsche AG Konzern hat sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Im Jahr 2030 soll die gesamte Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge bilanziell CO₂-neutral sein. Derzeit entfallen auf die Lieferketten rund 20 % der für den Dekarbonisierungsindex (DKI) relevanten Treibhausgasemissionen, beispielsweise bei der Gewinnung von Rohstoffen und der Produktion von Fahrzeugkomponenten.

Unter den Bauteilen sind die Hochvoltbatteriezellen für Treibhausgasemissionen in der Lieferkette von Elektrofahrzeugen ein wesentlicher Faktor. Zur Reduktion wurden deshalb Maßnahmen definiert, welche die unmittelbaren Zulieferer als Anforderungen für vollelektrische Serienfahrzeugprojekte seit 2022 umsetzen müssen. In diesem Zusammenhang umfasst der Vergabeprozess konkrete Erwartungen bezüglich des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien, CO₂-optimiertem Primärmaterial und Rezyklaten. → Klimaschutz

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Das S-Rating basiert auf einer Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer zu klar definierten Nachhaltigkeitskriterien. Führt diese Selbstauskunft zu einem unzureichenden Ergebnis, weil die im S-Rating geforderten Nachhaltigkeitsstandards bei den unmittelbaren Zulieferern nicht erfüllt und erforderliche Nachweise nicht erbracht werden, kann eine Überprüfung vor Ort erfolgen. Diese führt ein unabhängiger Nachhaltigkeitsauditor aus. Beobachtet dieser Auffälligkeiten, erhält der unmittelbare Zulieferer eine negative Bewertung. Bei einer Zielerreichung unterhalb eines definierten Schwellenwerts setzt die Porsche AG gemeinsam mit dem betroffenen Zulieferer einen Maßnahmenplan auf – einen sogenannten „Corrective-Action-Plan“. Der unmittelbare Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten zeitnah beheben, was in direkter Konsequenz durch den unabhängigen Nachhaltigkeitsauditor überprüft wird. Betroffene Zulieferer berücksichtigt die Porsche AG grundsätzlich so lange nicht bei Vergaben, bis sie die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen.

Die umweltbezogenen Kriterien des S-Ratings für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial wurden im Jahr 2022 angepasst: Von Zulieferern, die an ihren Produktionsstandorten mehr als 100 Mitarbeitende beschäftigen, erwartet die Porsche AG beispielsweise ein Umweltmanagementsystem, das nach ISO 14001 oder der EMAS-Verordnung der Europäischen Union zertifiziert ist.

Unmittelbare Zulieferer, die Produkte an die Porsche AG liefern, haben auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in MWh und den CO₂-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene an die Porsche AG weiterzugeben.

Zu den Mindeststandards im Rahmen des S-Ratings von unmittelbaren Zulieferern gehört auch die Achtung der Menschenrechte auf den einzelnen Stufen der Wertschöpfungskette.

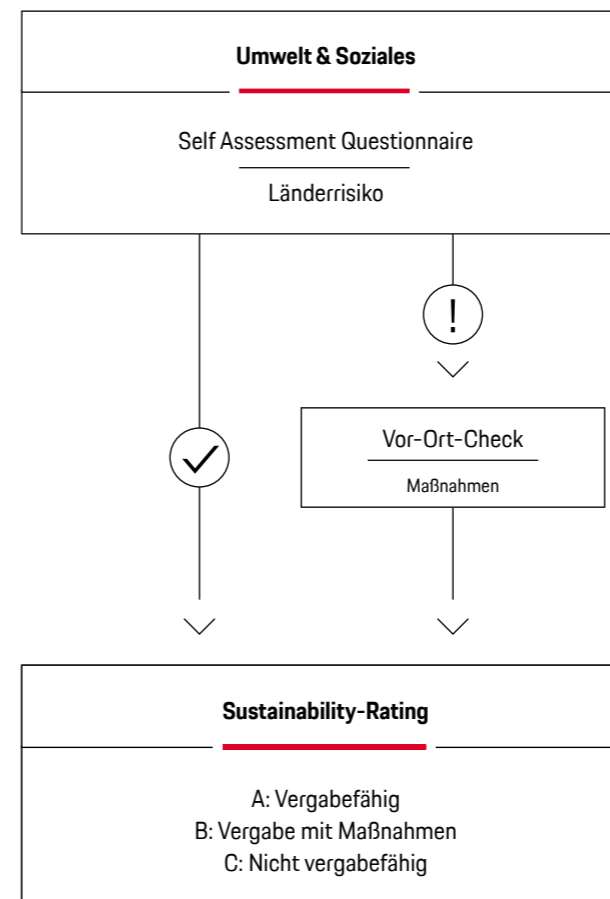
Um die Anforderungen des ab dem 1. Januar 2023 national geltenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) umzusetzen, hat die Porsche AG bereits 2022 die Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ veröffentlicht. Die Konzernrichtlinie setzt den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Zudem wurden im Berichtsjahr das „Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen“ sowie der Code of Conduct für Geschäftspartner aktualisiert.

Zur Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten hat der Vorstand der Porsche AG im Berichtsjahr den „Business & Human Rights Council“ (BHR Council) gegründet. Dieses Gremium ist fachübergreifend besetzt, direkt an den Vorstand angebunden und wird von einer eigenen Geschäftsstelle unterstützt. Es tagte im Berichtsjahr sieben Mal.

Wesentliche Inhalte der Sitzungen des BHR Council sind beispielsweise menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus der Risikoanalyse, Erkenntnisse aus der Prüfung eingegangener Beschwerden sowie Informationen zur Wirksamkeit der LkSG-Maßnahmen.

Zur Erreichung der übergeordneten Nachhaltigkeitsziele dienen festgelegte Verfahren und Prozesse des „Responsible Supply Chain System“ (ReSC-System) des Porsche AG Konzerns, die im „Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen“ definiert sind. Besteht während einer laufenden Geschäftsbeziehung mit einem unmittelbaren Zulieferer der Verdacht der Nichteinhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen, greift der „Supply Chain Grievance Mechanism“ (SCGM). Im Rahmen dieses Prozesses werden mögliche Hinweise auf Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen der Porsche AG bearbeitet.

Sustainability Rating



Um auf besonders schwerwiegende Menschenrechts- und Umwelttrisiken angemessen zu reagieren, wird zusammen mit dem Volkswagen Konzern das „Human Rights Focus System“ (HRFS) in der Lieferkette umgesetzt.

Im Rahmen des LkSG liegt zudem ein besonderer Fokus auf externen Dienstleistern, die im Auftrag des Porsche AG Konzerns Sicherheitsdienstleistungen erbringen. Um Risiken in diesem Zusammenhang zu verringern, werden Sicherheitskräfte regelmäßig und vor dem ersten Einsatz, mindestens jährlich, unterwiesen. Die Unterweisung vermittelt, dass das Verbot von Folter und grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung nicht missachtet, Leib oder Leben nicht verletzt sowie die Vereinigungs- und Koalitionsfreiheit nicht beeinträchtigt werden dürfen. Sollte es trotz der getroffenen Maßnahmen zu Verdachtsfällen oder Verstößen kommen, kann eine Meldung unter humanrights@porsche.de vorgenommen werden.

MASSNAHMEN

Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer

Der Code of Conduct (CoC) für Geschäftspartner verpflichtet alle unmittelbaren Zulieferer zur Umsetzung von Umwelt- und Sozialstandards. Dieser basiert auf der Charta für eine langfristig tragfähige Entwicklung der Internationalen Handelskammer, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den einschlägigen Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).

Entsprechend dem CoC für Geschäftspartner erwartet der Porsche AG Konzern zudem, dass alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial den OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für kritische Rohstoffe aus Konflikt- und Hochrisikobieten befolgen. Im Berichtsjahr wurde der CoC des Porsche AG Konzerns für Geschäftspartner u. a. auf Basis des neuen LkSG aktualisiert.

Die Nachhaltigkeitsanforderungen aus dem CoC sind ein fester Bestandteil des Zulieferervertrags. Wird dieser nicht eingehalten, leitet die Porsche AG vertraglich vereinbarte Schritte bis hin zur Kündigung der Geschäftsbeziehungen ein. Weiterhin werden Geschäftspartner verpflichtet, die Nachhaltigkeitsanforderungen des CoC wiederum an die eigenen Zulieferer der vorgelagerten Lieferkette weiterzugeben und angemessene Kontrollmaßnahmen zur Überprüfung einzurichten.

Neben Umweltvorgaben, z. B. zum Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien oder Rezyklaten, umfasst der CoC für Geschäftspartner Mindeststandards bezüglich Vergütung, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Brandschutzvorgaben. Die Zulieferer sind dazu verpflichtet, dass die Arbeitszeit den geltenden nationalen gesetzlichen Vorgaben und/oder den

im jeweiligen Wirtschaftssektor geltenden nationalen Anforderungen entspricht und dass die Arbeitsbedingungen geltenden – auch hygienischen – Mindeststandards entsprechen.

Um Integritätsrisiken sowie negativen sozialen oder ökologischen Auswirkungen entlang der Lieferkette vorzubeugen, werden unmittelbare Zulieferer über die Inhalte des CoC für Geschäftspartner der Porsche AG im Rahmen von Weiterbildungsmaßnahmen, wie z. B. eLearnings, informiert und zu aktuellen Herausforderungen im Rahmen der Lieferkette sensibilisiert. Ferner werden zentrale Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen in unterschiedlichen Sprachen angeboten. Die Schulungen zum CoC werden durch den Volkswagen Konzern für alle unmittelbaren Zulieferer angeboten.

Überprüfung der Nachhaltigkeitsanforderungen

Die Grundlage für die Überprüfung der Nachhaltigkeitsanforderungen bei unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG ist u. a. die abstrakte Risikoanalyse auf Basis einer Risikomatrix. Innerhalb dieser Risikomatrix werden die Beschaffungsumfänge entsprechend den abstrakten menschenrechtlichen und umweltbezogenen Branchenrisiken unter Berücksichtigung der Angemessenheitskriterien in Risikogruppen (hoch, mittel und gering) kategorisiert und durch die Einbeziehung von Länderrisiken präzisiert. Ausgehend von der abstrakten Risikoanalyse werden für die jeweiligen Lieferanten-Risikogruppen entsprechende Maßnahmen ausgerollt. Dabei werden innerhalb des ReSC-Systems sogenannte „Basic Measures“ (Standardmaßnahmen) und „Deep Dive Measures“ (tiefergehende Maßnahmen) unterschieden.

Die Porsche AG setzt auch auf neue Technologien, wie z. B. künstliche Intelligenz (KI), um die Transparenz in der Lieferkette weiter zu erhöhen und potenzielle Risiken u. a. in Rohstofflieferketten erkennen zu können: Ein konstantes Screening frei verfügbarer Internetquellen inklusive sozialer Medien soll schnell Hinweise auf mögliche Verstöße geben. Im Berichtsjahr konnte der Betrachtungsumfang erweitert werden. → **Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer**

Um die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien überprüfen zu können, sind alle damit befassten Mitarbeitenden der Porsche AG Beschaffung dazu angehalten, an einer Schulung zum S-Rating teilzunehmen. Zusätzlich soll ein digitales Lernmodul auch Mitarbeitenden aus anderen Unternehmensressorts ermöglichen, sich über das Konzept und die Kontrollmöglichkeiten des S-Ratings zu informieren.

Beschwerdeverfahren

Die Porsche AG betreibt ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem, das internen und externen Beschwerdeführern einen vertraulichen Kommunikationskanal zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten bietet. Die Meldekanäle veröffentlicht die Porsche AG frei zugänglich auf ihrer Website

➔ www.newsroom.porsche.de.

Jede Beschwerde, die den eigenen Geschäftsbereich und die Lieferkette der Porsche AG betrifft, bearbeitet die Porsche AG mittels eines standardisierten Prozesses.

Dialogmaßnahmen

Die Porsche AG nimmt am Branchendialog der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte“ (NAP) der Bundesregierung teil. Ziel ist es, die Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich und in der Lieferkette menschenwürdig zu gestalten. Zudem hat die Porsche AG ihre Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen um menschenrechtliche Aspekte ergänzt, z. B. mit Hintergrundinformationen, Warnzeichen und Handlungsempfehlungen bei Hinweisen auf Menschenrechtsverletzungen. Mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern führt die Porsche AG darüber hinaus strategische Nachhaltigkeitsdialoge, um sich kontinuierlich zu relevanten Themen auszutauschen. Die Beteiligten reflektieren gemeinsam Chancen und Herausforderungen und bestimmen Ansätze für nachhaltiges Handeln.

Verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung

Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Produktportfolios der Porsche AG muss diese deutlich mehr Rohstoffe einkaufen, deren menschen- und umweltrechtskonforme Gewinnung in global verzweigten Lieferketten strenger überwacht werden muss. Die Porsche AG entwickelt daher ihre bestehenden Ansätze und Ziele kontinuierlich weiter, um Rohstoffe verantwortungsvoll beschaffen zu können. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG zusammen mit dem Volkswagen Konzern die Verwendung von ausgewählten Rohstoffen in mehreren Projekten analysiert und konnte damit die Transparenz in den Rohstofflieferketten erhöhen.

Zusätzlich zur engen Zusammenarbeit mit direkten und indirekten Zulieferern engagiert sich die Porsche AG zudem in verschiedenen Initiativen, die Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen in den Betrieben der Rohstoffgewinnung fördern:

- Für das Glimmerpigment Mica gibt es im Volkswagen Konzern ein materialspezifisches Lastenheft, das für alle Neuvergaben an Lack- und „Mica Sheet“-Lieferanten (Batterie) verpflichtend ist. Es verlangt verbindlich die Offenlegung der Rohstoffherkunft inklusive Nennung der Identität des Verarbeiters. Zudem fordert es ein verpflichtendes Audit gemäß dem „Global Workplace Standard for Mica Processors“ für alle Verarbeiter in der Lieferkette. Die Porsche AG ist ein Mitglied in der „Responsible Mica Initiative“. Diese hat das Ziel, die Arbeitssicherheit sowie faire Arbeitsbedingungen und Löhne in den verarbeitenden Betrieben zu fördern.
- Auch für Leder gibt es im Volkswagen Konzern ein materialspezifisches Lastenheft, das für alle Neuvergaben an unmittelbare Lederzulieferer verpflichtend ist. Es verlangt verbindlich die Offenlegung des Herkunftslands und ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat. Die Porsche AG arbeitet zudem seit dem Berichtsjahr bei der „Leather Working Group“ (LWG) mit, einer globalen Multi-Stakeholder-Community, die sich für verantwortungsvolles Leder einsetzt. Die Non-Profit-Organisation treibt Best Practices und positive soziale und ökologische Veränderungen für eine verantwortungsvolle Lederproduktion voran.
- Die Porsche AG und Michelin haben bereits im Jahr 2020 eine Partnerschaft mit dem Ziel der Förderung des nachhaltigen Anbaus von Naturkautschuk geschlossen. Gemeinsam engagieren sich die Porsche AG und Michelin für das Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development), das darauf abzielt, mehr Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen für Kleinbauern bei der Rohstoffgewinnung zu schaffen.
- Zudem ist die Porsche AG über den Volkswagen Konzern Mitglied der „Global Platform for Sustainable Natural Rubber“ (GPSNR), die sich zum Ziel gesetzt hat, die sozialen und ökologischen Auswirkungen der Gewinnung von Naturkautschuk zu verbessern.
- Über den Volkswagen Konzern ist die Porsche AG auch Mitglied in der „Global Battery Alliance“ des Weltwirtschaftsforums. Diese besteht aus öffentlichen sowie privatwirtschaftlichen Partnern und fördert die soziale und ökologische Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Batterierohstoffen. Für die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit gibt es im Volkswagen Konzern zudem ein materialspezifisches Lastenheft, das für alle Neuvergaben von Hochvoltbatteriezellen verpflichtend ist. Es verlangt verbindlich die Offenlegung der Rohstoffherkunft für alle vier Batterierohstoffe.
- Durch den Volkswagen Konzern ist die Porsche AG zudem in der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA) vertreten. Diese fördert eine unabhängige Bewertung der Nachhaltigkeit von Bergbauunternehmen. Damit will die Porsche AG die Menschenrechtssituation in ihren Rohstofflieferketten verbessern.

Um den besonderen umwelt- und menschenrechtlichen Risiken in den Lieferketten von Rohstoffen zu begegnen, insbesondere auch dem Risiko der Kinderarbeit, hat der Volkswagen Konzern in Zusammenarbeit mit der Porsche AG das „Raw Material Due Diligence Management System“ (RMDDMS) aufgesetzt. Dieses beschreibt den Prozess zur Identifizierung, Bewertung und Reduzierung von Nachhaltigkeitsrisiken in Rohstofflieferketten.

Des Weiteren veröffentlicht der Volkswagen Konzern jährlich einen „Responsible Raw Materials Report“ im Einklang mit globalen normativen Rahmenbedingungen, darunter die OECD „Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ (OECD Minerals Guidance), die OECD-Due-Leitlinien für verantwortungsvolles Geschäftsgebaren, der OECD-FAO-Leitfaden für verantwortungsvolle landwirtschaftliche Lieferketten, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Der Bericht wurde erstmalig im Jahr 2021 veröffentlicht und deckt u. a. den Standort Stuttgart-Zuffenhausen der Porsche AG ab.

Die Porsche AG sieht im operativen Betrieb an den eigenen Standorten sowie denen ausgewählter unmittelbarer Zulieferer von Produktionsmaterial kein erhebliches Risiko für Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit. Insbesondere im Bergbau gibt es bestimmte Rohstoffe, bei denen allerdings ein höheres Risiko für Kinderarbeit besteht. Das gilt vor allem in Ländern, in denen die Gesetzgebung und Überwachung schwach ist oder in denen bewaffnete Konflikte herrschen. Daher arbeitet die Porsche AG mit der Risikoanalyse und den genannten Maßnahmen wie SCGM oder dem Rohstoffmanagementsystem daran, potenzielle Verstöße bezüglich Kinderarbeit zu vermeiden und die Risiken möglichst zu reduzieren.

ERGEBNISSE

Das S-Rating wurde im Jahresverlauf 2023 gemäß Risikopriorität auf weitere Lieferantenbranchen ausgeweitet, um die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement bei den unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG sicherzustellen. Zudem wurde der zugrunde liegende Fragebogen um konkrete Vorgaben zu menschenrechts- und umweltbezogenen sowie LkSG-Anforderungen erweitert.

Insgesamt haben bis zum Ende des Berichtszeitraums 1.884 unmittelbare Zulieferer eine Selbsteinschätzung im Rahmen des S-Ratings abgegeben.

Basierend auf dem Umsatz haben rund 88 % der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial mit einer Standortgröße ab 100 Mitarbeitenden dokumentiert, dass sie über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, über eine Validierung nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) oder einen „Commitment-Letter“ verfügen.

Risikobasiert werden nach einer ersten Analyse der unmittelbaren Zuliefererdaten vertiefte Prüfungen vor Ort durchgeführt. 2023 fanden weltweit fünf Vor-Ort-Überprüfungen statt. Es wurden keine Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen identifiziert.

Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 1.396 S-Ratings für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von rund 81 % am Gesamtbeschaffungsvolumen entspricht. Von diesen unmittelbaren Zulieferern für Produktionsmaterial verfügen 1.099 über ein A-Rating und erfüllten damit die höchsten unternehmensinternen Qualitätsstandards.

Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 90 % des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial, das von unmittelbaren Zulieferern bezogen wird, die höchsten internen Qualitätsstandards bezüglich Nachhaltigkeit (S-Rating „A“) zu erfüllen. Im Berichtsjahr lag der Erfüllungsgrad bei 88,3 %.

S-Rating bei unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG für Produktionsmaterial

%	2023	2022	2021
Anteil mit S-Rating „A“	88,3	88,6	67,9

2023 wurden neun Beschwerden über das Beschwerdeverfahren bei der Porsche AG bearbeitet, weitere 52 Fälle im Rahmen des SCGM. Im Berichtsjahr eingegangene Beschwerden und SCGM-Fälle wurden untersucht, bei Bedarf Nachweise eingefordert und – sofern erforderlich – entsprechende Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung abgeleitet. Im Berichtsjahr wurden keine unmittelbaren Zulieferer aufgrund von Verstößen vorübergehend für neue Vergaben blockiert.

Das „Human Rights Focus System“ (HRFS) für besonders schwere Risiken, wie z. B. Zwangsarbeit, ungleiche Bezahlung oder mangelnde Lieferkettentransparenz, wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Die Auditstrategie wurde zudem erweitert, um einen verstärkten Fokus auf die Transparenz über Subvergaben von unmittelbaren Zulieferern und die Weitergabe von Nachhaltigkeitsanforderungen an die Sublieferanten zu legen. Die Transparenz der Lieferkette steht auch bei Rohstoffen im Fokus, die im Rahmen des „Raw Materials Due Diligence Management System“ auf Risiken analysiert werden.

Im Berichtsjahr wurden keine Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern aufgrund von negativen Umwelt- oder sozialen Auswirkungen in der Lieferkette beendet.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft

Der Porsche AG Konzern setzt sich aktiv für Diversität, Chancengleichheit und Gleichbehandlung aller Beschäftigten ein und ist überzeugt davon, dass damit auch dem Unternehmensinteresse gedient ist. Denn eine Vielfalt der Perspektiven führt zu neuen Ideen, treibt Innovationen voran und ist damit ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Der Porsche AG Konzern möchte eine Arbeitsumgebung schaffen, in der Beschäftigte jeden Alters und Geschlechts sowie unabhängig von Herkunft und kulturellem Hintergrund ihre verschiedenen Fähigkeiten und Sichtweisen optimal einbringen können.

Die Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft des Porsche AG Konzerns umfasst dabei auch die Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden. Der Porsche AG Konzern sieht es als seine Aufgabe an, bei Mitarbeitenden sowohl fachliche als auch überfachliche Kompetenzen für sich verändernde Aufgaben und Rollen in verschiedenen Zukunftsfeldern zu entwickeln.

Diversität ZIELE

Zum Thema Diversität hat die Porsche AG strategische Dimensionen definiert, die sich an den gesetzlich geschützten Vielfaltsdimensionen – ethnische Herkunft, Geschlecht, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter und sexuelle Identität – orientieren. Ziel ist es, hierdurch für noch mehr Vielfalt in der Porsche AG zu sorgen, die Einhaltung des deutschen Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes zu fördern und ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jedes einzelnen Menschen fördern kann und alle Perspektiven wertschätzt.

Diversitätshandlungsfelder

1. Bewusste Bildung von gemischten Teams
2. Frauenanteil erhöhen
3. Ethnische Vielfalt und internationale Erfahrung fördern
4. Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderungen erleichtern
5. LGBT*IQ-Community unterstützen
6. Zusammenarbeit zwischen den Generationen innerhalb der Belegschaft verbessern
7. Etablierung einer inklusiven Kultur und eines Verständnisses für die Vielfalt in allen Porsche Gesellschaften

Zu diesen Handlungsfeldern hat die Porsche AG strategische Ziele und Maßnahmen für deren Umsetzung formuliert. Die Ziele werden jährlich in einen Maßnahmenplan für das folgende Jahr überführt. Der Status quo der jeweiligen Maßnahme wird laufend dokumentiert, in einem entsprechenden Managementsystem festgehalten und regelmäßig mit dem Top-Management besprochen.

Als ein Kriterium für diese Zielsetzung hat sich die Porsche AG mit Blick auf die gesetzliche Geschlechterquote vorgenommen, bis 2025 einen Frauenanteil von 20 % auf der ersten Führungsebene unter dem Vorstand und von 18 % auf der zweiten Führungsebene zu erreichen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Der Porsche AG Konzern lehnt jegliche Form der Diskriminierung ab. Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt sind im Code of Conduct und im Führungsleitbild „Porsche Code“ fest verankert. Dass Vielfalt ein fester Bestandteil der Porsche-Unternehmenskultur ist, haben Vorstand und Betriebsrat im Jahr 2019 mit der Unterzeichnung der „Charta der Vielfalt“ – einer freiwilligen Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – bestätigt.

Zuständig für die langfristige Umsetzung von Chancengleichheit und Vielfalt ist die Abteilung „Kultur, Diversity und HR-Kommunikation“. Sie handelt als Impulsgeber und Kompetenzpartner und gehört innerhalb des Vorstandsressorts „Personal- und Sozialwesen“ zum Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur“. Die Ziele und Maßnahmen werden regelmäßig in Gremien wie z. B. dem „Arbeitskreis Chancengleichheit“ abgestimmt und regelmäßig über den „Steuerungskreis Umwelt & Nachhaltigkeit“ und den „Lenkungsreis Umwelt & Nachhaltigkeit“ an den Vorstand berichtet.

Die Themen „Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft“ sind im Porsche AG Konzern u. a. in den Richtlinien zu den Themen „Arbeits- und Sozialrecht“ und „HR Compliance“ enthalten. Die Konzernrichtlinien richten sich an die Beschäftigten des Porsche AG Konzerns und sind für diese frei zugänglich. Die Prüfung und Umsetzung der Konzernrichtlinie in vergleichbare Dokumente obliegt dabei den Tochtergesellschaften.

Für Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Gleichbehandlung und Chancengleichheit gibt es das Porsche-Hinweisgebersystem. → **Corporate Governance, Korruption und Bestechung**

Außerdem hat die Porsche AG die betriebliche Beschwerdestelle „AGG“ („Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz“) eingerichtet, an die sich Beschäftigte wenden können, wenn sie einen möglichen Fall von Diskriminierung wahrnehmen oder eine konkrete Beschwerde einbringen möchten.

Ein sogenanntes „Diversity Cockpit“ stellt messbare Vielfaltskriterien über die gesamte Porsche AG dar. Jährlich werden zentrale Kennzahlen zu Geschlechtervielfalt, persönlichen Fähigkeiten (Schwerbehinderung), Internationalität und Generationen über die Hauptabteilungen der Ressorts ausgewertet. Zusätzlich gibt das Cockpit einen Überblick zu Ausbildungsabschlüssen und die Nutzung von Angeboten zur flexiblen Arbeitszeitgestaltung.

MASSNAHMEN

Um in der Gesamtbelegschaft der Porsche AG für ein ausgeglicheneres Geschlechterverhältnis zu sorgen, wurden die Ziele zur Erhöhung der Frauenanteile für die erste und zweite Führungsebene bis 2025 gemäß eines Zielpfads auf jährliche Teilziele heruntergebrochen. Bei allen Stellenbesetzungen werden die Auswirkungen auf dieses Ziel berücksichtigt. Um die Auswahl an Kandidatinnen längerfristig zu sichern, wurden auch für darunter liegende Management- bzw. Tarifgruppen entsprechende ressortspezifische Ziele innerhalb der Porsche AG definiert. Die Gesamtvorstandssitzung gibt Stellenbesetzungen sowohl auf erster als auch zweiter Führungsebene frei.

Die Porsche AG nimmt Diversität und Chancengleichheit sehr ernst und vergütet unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung oder sexueller Orientierung nach einheitlichen Standards.

Die Vergütungsgrundsätze und die Höhe des Entgelts beruhen für Tarifmitarbeitende und Management innerhalb und außerhalb des Tarifvertrags auf tariflichen/betrieblichen Regelungen, wobei die Höhe des Grundentgelts auf Basis von beschriebenen Arbeitsaufgaben – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, Problemlösungskompetenz, Beeinflussungspotenzial und Verantwortungsbereichen – ermittelt wird. Die variable Vergütung ist grundsätzlich performanceorientiert.

Die Höhe der variablen Vergütung wird auf Basis übergreifender bzw. individueller Leistungskriterien sowie ausgewählter KPIs – nach einheitlichen Maßstäben und Standards – ermittelt. Einmalzahlungen sind durch tarifliche bzw. betriebliche Regelungen vorgesehen. Marktspezifische Gegebenheiten und Benchmarks werden berücksichtigt, um eine wettbewerbsfähige Vergütung zu ermöglichen. Ziel ist es, für die Mitarbeitenden eine attraktive, marktgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung sicherzustellen und potenzielle Ungerechtigkeiten zu identifizieren und aufzulösen.

Die Abteilung „Kultur, Diversity und HR-Kommunikation“ bietet im Rahmen von Mitarbeitertrainings über alle Hierarchieebenen hinweg Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen zu Diversität und Chancengleichheit an: Diese umfassen neben Trainings für Mitarbeitende auch verpflichtende Trainings für neu ernannte disziplinarische Führungskräfte sowie für Mitarbeitende, die neu in den Managementkreis aufgenommen wurden.

In einer Themenwoche rund um den Deutschen Diversity Tag rief die Porsche AG ihre Belegschaft auch 2023 dazu auf, sich die Bedeutung von Perspektivenvielfalt für den gemeinsamen Erfolg bewusst zu machen und sich zu Vielfalt, Respekt und Toleranz zu bekennen. Dazu gab es Vorträge, Workshops, Hacks und Möglichkeiten zum Dialog. Im Berichtsjahr wurde bei der eventbezogenen Kommunikation zum Thema Vielfalt verstärkt auf visuelle Kommunikation mit einem eigenständigen Logo gesetzt, um das Thema stärker im Bewusstsein der Belegschaft zu verankern.

Eine „Diversity Toolbox“ unterstützte auch 2023 die Führungskräfte der Porsche AG beim Einsatz für Diversität und Chancengleichheit in ihrem Arbeits- und Führungsalltag. Mittels zahlreicher Maßnahmen, Werkzeuge und Impulse ermöglichte sie, Perspektivenvielfalt in allen Dimensionen zu erleben und traditionelle Denk- und Verhaltensmuster zu hinterfragen.

Im Berichtsjahr baute die Porsche AG die nationale und die internationale „Diversity Community“ weiter aus. Dieses Forum führt ausgewählte Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns und ihre Diversity-Manager weltweit zusammen und stellt Werkzeuge sowie Impulse für die konkrete Umsetzung von Perspektivenvielfalt bereit.

Um Vielfalt und Chancengleichheit zu fördern, setzt der Porsche AG Konzern auch auf seine internen Netzwerke und unterstützt deren Ausbau. Diversity-Netzwerke sind wichtige Bausteine, um unterrepräsentierten Perspektiven Sichtbarkeit zu verleihen und dadurch Chancengleichheit zu fördern. Seit 2021 gibt es zur Unterstützung das „Handbuch Diversity-Netzwerke“, das die Gründung von Mitarbeiternetzwerken entlang geschützter Diversitätsmerkmale ermöglicht und entsprechende Rahmenbedingungen setzt.

Das Porsche-Frauenetzwerk „She@Porsche“ ist eine etablierte Plattform für den ressortübergreifenden Erfahrungsaustausch. Es bietet verschiedene Dialogformate und vielfältige Unterstützung an, u. a. mittels kollegialer Fallberatung, Impulsen zum „Self-Empowerment“ oder Einblicken in den Arbeitsalltag. Dies ermöglicht eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Porsche AG, deren engere Vernetzung sowie die Berücksichtigung weiblicher Perspektiven.

Auch das Netzwerk „Proud@Porsche“ für Vertreter, Unterstützer und Interessierte der Vielfaltsdimension „sexuelle Orientierung und Identität“ hat einen festen Platz in der Unternehmenskultur der Porsche AG. Es tritt innerhalb und außerhalb der Porsche AG für Belange von Menschen unterschiedlicher sexueller Orientierung ein. Im Berichtsjahr war Proud@Porsche zum zweiten Mal gemeinsam mit dem Vorstand für Personal- und Sozialwesen und weiteren Vertretern der Porsche AG sowie von ausgewählten Tochtergesellschaften beim Christopher Street Day in Stuttgart vertreten.

Das „Porsche Mentoring“ ist ein Format für übergreifenden Erfahrungsaustausch und beidseitigen Perspektivenwechsel. Im Berichtsjahr wurden Generationentandems gelauncht: eine Matching-Plattform, die Mitarbeitende mit weniger Berufserfahrung mit solchen mit mehr Berufserfahrung zusammenbringt; dies soll den Austausch der Generationen fördern und für mehr gegenseitiges Verständnis sorgen.

Die Diversity-Netzwerke und das Mentoring stehen den Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften weltweit offen.

Um Inklusion zu fördern, kooperiert die Porsche AG unter Einhaltung aller gesetzlicher Bestimmungen mit Behindertenwerkstätten und engagiert sich stark dafür, diese Kooperationen weiter auszubauen. Im Berichtsjahr startete die Porsche AG ein Projekt zur Barrierefreiheit. Dieses analysiert in einem ersten Schritt zunächst die bauliche und digitale Barrierefreiheit, um dann daraus Maßnahmen abzuleiten, die implementiert und in Prozesse und Standards integriert werden sollen.

ERGEBNISSE

Im Berichtsjahr konnte die gesetzliche Geschlechterquote in der ersten Führungsebene auf 20 % und in der zweiten Führungsebene auf 17,3 % gesteigert werden und hat damit die selbst gesetzten Ziele für das Jahr 2023 erfüllt. Die Porsche AG ist weiterhin bestrebt, das gesetzte Ziel bis 2025 zu erreichen, und sieht es als nicht gefährdet an. Um die Steigerung des Frauenanteils im Management auch über die gesetzten Ziele hinaus weiter zu forcieren, hat die Porsche AG im Berichtsjahr das Projekt „Frauenanteil im Management“ durchgeführt. Hiermit sollen die Herausforderungen bei der Erhöhung des Frauenanteils im Management genauer analysiert und entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden.

Frauen in Führungspositionen – Ist-Werte Gesetzliche Geschlechterquote¹

%	2023	2022	2021
1. Führungsebene	20,0	16,1	16,9
2. Führungsebene	17,3	15,7	15,1

¹ Informationen beziehen sich auf die Porsche AG.

An dem umfangreichen Projekt nahmen zahlreiche Führungskräfte teil, auch die Vorstandsmitglieder wurden aktiv involviert. Die interne Kommunikation zur weiteren Sensibilisierung begann 2023, der Großteil der Maßnahmen wird ab 2024 umgesetzt.

Für die Population der Porsche AG zeigt sich für das Geschäftsjahr 2023 beim Vergleich der durchschnittlichen Vergütung aller Frauen mit der durchschnittlichen Vergütung aller Männer

ein Unterschied in der Jahresgrundvergütung von 5,7 % und in der Direktvergütung von 0,4 % zugunsten der Frauen. Dieser Unterschied erklärt sich insbesondere aufgrund der Verteilung der Männer und Frauen über die unterschiedlichen Hierarchieebenen. 51 % aller beschäftigten Männer sind in den unteren Tarifstufen (inklusive Leistungslöhner) angesiedelt, bei den Frauen sind es nur 23 %. Dadurch fällt der Durchschnitt über die Vergütung aller Männer niedriger aus als der über die Vergütung aller Frauen. → **Nichtfinanzielle Kennzahlen**

Das Porsche-Frauenetzwerk „She@Porsche“ verzeichnete im Berichtsjahr einen deutlichen Zuwachs an Mitgliedern. Zwei neue Netzwerke wurden 2023 ins Leben gerufen: „Cultures@Porsche“ und „Väter@Porsche“. Das Väternetzwerk soll das Verständnis für die moderne Vaterrolle transportieren, die Bedürfnisse von Vätern im Unternehmen sichtbar machen sowie eine Anlaufstelle und Austauschplattform sein. Das Cultures-Netzwerk will internationalen Austausch fördern und Perspektiven zusammenbringen.

Das Mentoring findet auch im fünften Jahr seines Bestehens großen Anklang. Mehr als 200 Mentoring-Tandems beteiligten sich im Berichtsjahr aktiv am Mentoring-Format.

2023 stellte die Porsche AG elf Fälle von Diskriminierung (einschließlich sexueller Belästigung) fest, die jeweils entsprechend gehandelt wurden. Ein struktureller Hintergrund war nicht ersichtlich. Aufgrund von Vertraulichkeit können keine weiteren Informationen aufgenommen werden.

Die Statistik der Disziplinarmaßnahmen bei Diskriminierungsfällen bezüglich der Diversitätsdimensionen wird auf mögliche strukturelle Handlungsfelder hin ausgewertet und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dazu gehört etwa die zielgerichtete Durchführung von Schulungen.

Mitarbeiterentwicklung ZIELE

Elektromobilität, Digitalisierung, neue Geschäftsmodelle: Die Transformation der Automobilindustrie ist in vollem Gange und die Veränderungen beeinflussen auch die Porsche AG. Im Rahmen der Unternehmensstrategie 2030 ist „Transformation“ daher eine der sechs Querschnittsstrategien, u. a. mit der Zielsetzung, die Mitarbeitenden in Zeiten des Wandels zu begleiten und eine zukunftssichere Belegschaft zu entwickeln. Mit dem im Jahr 2021 gestarteten Projekt „Porsche Workforce Transformation“ koordiniert die Porsche AG Umschulungen sowie Fortbildungen und stellt neue Arbeitsweisen und -methoden zur Verfügung. Im Kern geht es hierbei darum, vorhandene und erforderliche Kompetenzen zu identifizieren, diese bestmöglich zu nutzen und zielgerichtet weiterzuentwickeln.

Entscheidend dafür sind die ressortübergreifende Zusammenarbeit und das Etablieren von Multiplikatoren in der Gesamtorganisation. Insgesamt ergeben sich für die Mitarbeiterentwicklung und die Gestaltung der Transformation drei Ziele.

Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten
2. Beschäftigte bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen

Die Porsche AG unterstützt die langfristige Verfügbarkeit von Fachkräften mit den gesuchten Kompetenzen auch durch ein umfassendes Ausbildungsangebot. Am Standort Stuttgart-Zuffenhausen werden jährlich rund 150 Auszubildende und dual Studierende eingestellt und gezielt für verschiedene Bereiche der Porsche AG ausgebildet.

Ziel der Ausbildungen und Studiengänge ist, junge Nachwuchskräfte bereits für ihren Berufseinstieg bei der Porsche AG mit bedarfsgerechten Fachkompetenzen auszustatten. Zugleich sollen in der Ausbildung relevante Zukunftskompetenzen vermittelt werden, mit denen sowohl die Auszubildenden als auch die Studierenden lern- und veränderungsfähig für den gesellschaftlichen und technologischen Wandel ebenso wie für die Transformation in der Automobilindustrie aufgestellt sind. Grundsätzlich werden alle Auszubildenden und Studierenden im Anschluss an ihre Ausbildung in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis bei der Porsche AG übernommen.

Daneben engagiert sich die Porsche AG auch über die unternehmenseigenen Ausbildungsformate hinaus bildungspolitisch, indem die Berufsorientierung und insbesondere MINT-Fächer an Schulen unterstützt werden. Hierzu gehören beispielsweise Projekte mit Kooperationsschulen zu Themen wie Design Thinking, Coding Experience, etc.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Das Vorstandsressort „Personal- und Sozialwesen“ agiert als Treiber, Impulsgeber und Governance-Funktion für Inhalte, Prozesse sowie Tools zur Ausbildung bzw. Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation. Die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung erfolgen in den unterschiedlichen Anwendungsbereichen. Dadurch entstehen z. B. neben den zentralen Qualifizierungsangeboten für überfachliche Kompetenzentwicklung und den Entwicklungsprogrammen für das Management

zielgruppenspezifische Angebote, wie die „Finanzakademie“ oder die „Porsche Academy“ für die weltweite Handelsorganisation.

Um zu messen, wie wirksam die Maßnahmen zur Entwicklung der Mitarbeitenden sind, nutzt die Porsche AG für die Qualifizierungsmaßnahmen ein Bewertungssystem aus Feedbackbogen und Kennzahlen. Auf diese Weise wird die Zufriedenheit der Teilnehmenden mit den überfachlichen Qualifizierungsmaßnahmen erfragt. Dabei ist die Evaluierung und Optimierung der Qualifizierungsmaßnahmen ein kontinuierlicher Prozess, um den sich ändernden Anforderungen der Zielgruppe und der Porsche AG gerecht zu werden. Dazu gehört auch ein regelmäßiger Austausch mit Mitarbeitenden und Führungskräften zu ihren individuellen Bedarfen. Zur Qualitätssicherung der Maßnahmen werden zudem verschiedene Kennzahlen in regelmäßigen Abständen ausgewertet.

Gleichzeitig überprüft die Porsche AG regelmäßig die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur und der Führungskultur. Dafür gibt es z. B. die jährliche Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ mit Fragen zum Arbeitsumfeld, um die Zufriedenheit der Mitarbeitenden mit Themen wie z. B. Zusammenarbeit, Führung und Weiterentwicklung nachhaltig zu verbessern.

Die Ableitung der angebotenen Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge erfolgt in einem strukturierten Prozess unter Einbindung aller Stakeholder auf Basis der strategischen Personalplanung und orientiert sich am langfristigen Kompetenzbedarf der Porsche AG. Die Ausbildungsschwerpunkte und -inhalte richten sich gleichermaßen nach Ausbildungsrahmen bzw. Studienplänen und den zukünftigen Anforderungen der Porsche AG. Dabei ergänzen relevante Zukunftskompetenzen bestehende fachliche und überfachliche Ausbildungsschwerpunkte: digitale Kompetenzen, Kreativität, kritisches Denken, Kollaboration, Kommunikation, „Learnability“ und „Growth Mindset“. Lernen erfolgt durch einen optimierten Mix an bewährten und neuen (digitalen) Ausbildungsformaten. Eine Struktur mit verschiedenen Modulen ermöglicht zugleich Standardisierung und Individualisierung und bildet die Grundlage für selbst gesteuertes Lernen.

Die zentrale Kennzahl für die Qualität der Ausbildung bei der Porsche AG ist der Durchschnitt der Abschlussnoten getrennt nach dualer Berufsausbildung und dualen Studium.

MASSNAHMEN

Im Berichtsjahr wurden die für die Entwicklung der Mitarbeitenden und die Gestaltung der Transformation genannten Ziele durch eine Vielzahl von Maßnahmen verfolgt, insbesondere bei der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH. Andere Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns können die Maßnahmen bedarfsgerecht anpassen und ebenfalls nutzen.

Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten

Im Rahmen des 2019 initiierten strategischen Kompetenzmanagements werden jährlich mit Vertretern der jeweiligen Ressorts die fachlichen und überfachlichen Entwicklungsbedarfe der Fachbereiche der Porsche AG erhoben und in einer Porsche AG-weiten Landkarte der strategischen Kompetenzen in der kurz-, mittel- und langfristigen Planung konsolidiert.

Im Berichtsjahr hat die ressortübergreifende Qualifizierungsorganisation die für die Transformation erforderlichen Kompetenzen gemeinsam entwickelt und das aktuelle Qualifizierungsportfolio ganzheitlich ausgerichtet. Für strategisch relevante Tätigkeitsfelder können so gezielt Reskilling- und Upskilling-Programme abgeleitet werden.

Mitarbeitende bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln

Im Berichtszeitraum hat die Porsche AG erneut Angebote ausgebaut, mit denen Beschäftigte sich möglichst individuell qualifizieren und persönlich weiterentwickeln können. So wurde beispielsweise ein Programm zur Aufqualifizierung im Bereich systemgestütztes Social-Media-Monitoring entwickelt, Lernformate zur Sensibilisierung bezüglich Datenumgang und -qualität angeboten und bestehende Qualifizierungsbaukästen im Bereich Mechatronik ausgebaut. Zudem hat die Porsche AG eigens auf bestimmte Tätigkeitsfelder zugeschnittene berufsspezifische Angebote entwickelt. Diese zielen darauf ab, dass Vakanzen in Tätigkeitsfeldern mit Engpässen durch interne Stellenbesetzungen geschlossen werden können. Hier werden die erforderlichen Kompetenzen und Kenntnisse seitens der Teilnehmenden innerhalb eines definierten Zeitraums im Rahmen des Programms entwickelt. Die Programme bieten eine enge Verzahnung von Theorie (staatliche Hochschule und Forschung) und Praxis (Porsche-Inhalte). Auch überfachliche Kompetenzen wie „Self-Leadership“ und „Growth Mindset“ werden gezielt gefördert. Hierzu dient ein entsprechendes Zentralbudget, das sowohl für umfangreiche Qualifizierungsbedarfe von Mitarbeitergruppen als auch für die individuelle Transformationsqualifizierung in Anspruch genommen werden kann.

Zentrale Instrumente und Angebote der Porsche AG im Berichtsjahr waren daneben Qualifizierungs- und Entwicklungsgespräche für alle Mitarbeitenden im Tarifbereich, Hospitationen in anderen Unternehmensbereichen, der digitale „Praxis Transfer Trainer“ zur Persönlichkeitsentwicklung im Selbststudium, die „DigitalAcademy Porsche“ zum Auf- und Ausbau von Digitalkompetenzen, Sprachtrainings, sowie physische und virtuelle Lernräume wie das „Porsche Learning Lab“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen. Mit dem Projekt „Podcast@Porsche“ bietet die Porsche AG Mitarbeitenden die Möglichkeit, unternehmensinternes Wissen und persönliche Erfahrungen in einer Porsche-internen Podcast-App weiterzugeben.

Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen

Führungskräfte spielen im Porsche AG Konzern eine entscheidende Rolle als Gestalter der Transformation. Sie müssen nicht nur Veränderungen initiieren und steuern, sondern auch die Vision der Transformation vermitteln, das Team inspirieren und die erforderlichen Ressourcen bereitstellen. Im Jahr 2023 wurden die Maßnahmen zur Förderung der individuellen Leadership-Fähigkeiten weiter ausgebaut und mit unterschiedlichen Qualifizierungsangeboten hinterlegt. Einen besonderen Stellenwert nahm dabei der Umgang mit Veränderung in einem immer komplexeren Umfeld ein.

Auszubildende und Studierende

Das Spektrum der Ausbildungen am Standort Stuttgart-Zuffenhausen umfasste im Berichtsjahr elf technische und drei kaufmännische Ausbildungsberufe sowie acht Studiengänge an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) mit zahlreichen Vertiefungsrichtungen.

Die Ausbildungsberufe und Studiengänge bereiten fachlich in Theorie und Praxis optimal für den Berufseinstieg vor. Gemeinsam projekt- und praxisorientiert zu lernen, hat in der Porsche AG einen hohen Stellenwert. Dies wird insbesondere in Projektphasen in der Projektwerkstatt im Porsche Ausbildungszentrum am Standort Stuttgart-Zuffenhausen ermöglicht. Die Porsche AG fördert und fordert ihre Auszubildenden und Studierenden zudem mit einer großen Bandbreite an Möglichkeiten, Praxiserfahrung zu sammeln: in über 200 verschiedenen Einsatzbereichen durch die Bearbeitung betrieblicher Aufträge oder z. B. durch den Wissenstransfer mit den Fachbereichen der Porsche AG.

ERGEBNISSE

Nach einer erfolgreichen Pilotierung 2022 wurde im Berichtsjahr die „Learning Experience Plattform“ (LXP) für die Belegschaft der Porsche AG ausgerollt. Die LXP bündelt verschiedene neue Lernformate, Lernräume und Instrumente und bietet Mitarbeitenden wie auch Führungskräften mit einer KI-gestützten Suchmaschine Orientierung in der Vielfalt der Angebote. Über interne und externe Lernplattformen hinweg findet und bündelt sie Maßnahmen zur individuellen Qualifizierung und Entwicklung der Beschäftigten. Außerdem können Fachleute sogenannte „Learner Journeys“ bereitstellen und individuell anpassen.

Zur Sicherung der Qualität der Weiterbildungsangebote wurden fünf Kennzahlen definiert, die jährlich im Rahmen der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichterstattung erhoben werden. Zum einen wird die (1) Anzahl Teilnehmender und zum anderen die (2) Anzahl Teilnahmen an Qualifizierungsmaßnahmen berichtet. Die Anzahl Teilnehmender ist im Vergleich zum letzten Berichtsjahr um 6 % gestiegen und liegt bei 22.935 Teilnehmenden. Die Anzahl der Teilnahmen liegt bei 217.289. Ebenso werden die (3) Weiterbildungskosten pro Mitarbeitenden erhoben.

Diese liegen im Berichtsjahr bei 938 €. Die (4) Qualifizierungszeit bildet die durchschnittliche Zeit ab, die eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter der Porsche AG mit Weiterbildungsmaßnahmen verbringt. Diese Kennzahl liegt im Berichtsjahr bei 15,4 Stunden und ist im Vergleich zum Vorjahr um 26 % gestiegen. Zusätzlich wird die (5) Qualifizierungszeit im Leadership erhoben. Darin wird die durchschnittliche Anzahl von Qualifizierungsstunden im Management abgebildet. Diese liegt bei 23,2 Stunden.

Im Berichtsjahr wurden 113 ausgebildete Fachkräfte und 29 Absolventinnen und Absolventen in die Fachbereiche der Porsche AG übernommen.

Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer

Ein zentrales Ziel des Porsche AG Konzerns ist es, seine Kundinnen und Kunden zu begeistern. Erwartungen sollen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen werden. Die Sicherheit der Kundinnen und Kunden steht dabei im Vordergrund. Dafür ist es erforderlich, die Kundinnen und Kunden mit relevanten, qualitativ hochwertigen und korrekten Informationen zu versorgen. Ebenso wichtig ist es für den Porsche AG Konzern, die Daten von Verbraucherinnen und Verbrauchern bestmöglich und verlässlich zu schützen sowie einen verantwortungsvollen Umgang mit den gesammelten Daten zu gewährleisten.

Datenschutz und Corporate Digital Responsibility ZIELE

Die Zukunft der Mobilität ist u. a. durch digitale Vernetzung geprägt – von digitaler Produktion und digitalen Prozessen bis hin zu datenbasierten Angeboten für die Betreuung sowie das Fahrerlebnis der Kundinnen und Kunden.

Der Umgang mit Daten, insbesondere mit den personenbezogenen Daten der Verbraucherinnen und Verbraucher, erfordert besondere Sorgfalt. Dieser Verantwortung ist sich der Porsche AG Konzern sehr bewusst. Entsprechend eng sind die Themen Datenschutz und „Corporate Digital Responsibility“ (CDR) mit der Strategie und den Kernprozessen des Porsche AG Konzerns verzahnt. Ziel ist es, die digitale Transformation in den Dienst von Beschäftigten, Kunden und Gesellschaft zu stellen und die Produkte in Einklang mit dem Datenschutz weiterzuentwickeln sowie von vornherein so zu gestalten, dass sich die Kunden auf den Schutz ihrer Daten verlassen können.

Unter „Corporate Digital Responsibility“ versteht der Porsche AG Konzern die Unternehmensverantwortung im digitalen Zeitalter. Die vom Porsche AG Konzern gesetzten Themenschwerpunkte orientieren sich dabei an den großen Fragestellungen, die mit der fortschreitenden Digitalisierung einhergehen. Neben dedizierten Projekten im Bereich digitale Ethik – „Data Ethics“ und „AI Ethics“ – werden verschiedene Initiativen in den Dimensionen „Digital Competence & Literacy“, „Digital Inclusion“, „Green

IT“ und „Tech for Good“ unter dem Dach der gemeinsamen CDR durchgeführt.

Mit der Verabschiedung der Datenschutzstrategie im Rahmen der Porsche Strategie 2030 hat sich der Porsche AG Konzern ambitionierte Vorgaben gesetzt. Diese konzentrieren sich auf einen kundenorientierten Datenschutz unter Einhaltung der relevanten gesetzlichen Vorgaben. Der ethische Umgang mit Daten soll weiter gestärkt werden, um so datengetriebene Innovationen zu ermöglichen.

„Privacy“ – insbesondere das Recht auf digitale Selbstbestimmung – ist ein wesentlicher Bestandteil des Fahrerlebnisses der Porsche-Kundinnen und -Kunden. Der Schutz personenbezogener Daten hat daher im Porsche AG Konzern hohe Priorität.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Die Umsetzung der Datenschutzstrategie sieht vor, dass der Datenschutz strategisch gesteuert, berichtet und weltweit mit einem einheitlichen und auf die Datenschutzstrategie ausgerichteten Datenschutzmanagementsystem umgesetzt wird, um Haftungs- und Datenschutzrisiken effektiv zu reduzieren.

Der Porsche AG Konzern strebt an, mögliche Verletzungen des Datenschutzes zu vermeiden und Rechte potenziell Betroffener umzusetzen. Für die Einhaltung anerkannter nationaler und internationaler Datenschutzstandards in internen Prozessen gibt es ein eigenes Kontrollsystem. Die kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Ansatzes soll in der Porsche AG über eine turnusmäßige Überprüfung des Datenschutzmanagements sichergestellt werden. Ziel ist es, hierdurch die zügige Integration neuer Datenschutzerfordernisse in die Prozesse und Produkte und damit die Einhaltung regulatorischer Datenschutzerfordernisse zu ermöglichen.

Um Datenschutzbemühungen nicht nur als Rechtskonformität zu verstehen, sondern Datenschutz auch im Interesse der Kundinnen und Kunden auszugestalten, führt der Porsche AG Konzern in ausgewählten Regionen Kundenbefragungen durch. Dabei werden u. a. die Kriterien Fairness, Kontrolle und Transparenz bewertet.

Kriterien Kundenbefragungen

- > Fairness: Inwieweit werden die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden bei der Datenverarbeitung berücksichtigt?
- > Kontrolle: Inwieweit können die Kundinnen und Kunden den Verwendungszweck der Daten beeinflussen?
- > Transparenz: Inwieweit werden Kundinnen und Kunden ausreichend und leicht verständlich über die Datenverarbeitung aufgeklärt und informiert?

Das Feedback der Kundschaft wird statistisch ausgewertet, um künftig relevante und bedarfsgerechte Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit in Bezug auf Datenschutz abzuleiten.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern treibt die Digitalisierung in seinen Unternehmensbereichen und Angeboten voran – von den Fahrzeugen und zugehörigen Services bis hin zu zahlreichen digitalen Interaktionen mit den Kundinnen und Kunden.

Mit dem „Informationssicherheitsmanagementsystem“ (ISMS) sorgt der Porsche AG Konzern für einen etablierten Umgang mit internen und externen Daten und Informationen. Aufgabe des ISMS ist es, unternehmensrelevante Informationen gemäß ihrer Schutzbedarfe angemessen zu schützen und damit Schäden für den Porsche AG Konzern abzuwenden. Der Schutz von Informationen erstreckt sich auf alle Geschäftsprozesse und Geschäftsfelder, unabhängig von Unternehmensstrukturen sowie Ländergrenzen und fokussiert die grundlegenden Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Authentizität. Das ISMS der Porsche AG ist seit 2021 nach dem internationalen Standard DIN EN ISO/IEC 27001:2017 zertifiziert. Im Rahmen dieser Zertifizierung erfolgen jährliche Überwachungsaudits durch unabhängige externe Prüfer.

In einem Umfeld wachsender Cyber-Bedrohungen haben zielgerichtete Absicherungsmaßnahmen eine zentrale Bedeutung. Die Digitaleinheit des Porsche AG Konzerns, die Porsche Digital GmbH, hat im Berichtsjahr die Aktivitäten zur Cyber-Security weiter vorangetrieben und interne Kapazitäten ausgebaut. Im Oktober 2023 wurde darüber hinaus zusammen mit externen Cyber-Security-Forschenden ein Bug-Bounty-Programm zur proaktiven Identifikation von Sicherheitslücken gestartet, um die Sicherheit von Produkten und digitalen Diensten weiter zu verbessern.

Ferner hat die Porsche AG einen Arbeitskreis eingerichtet, der mit Fachvertretern aus den wesentlichen Unternehmensbereichen, Vertretern aus dem Betriebsrat und den Bereichen Datenschutz, Informationssicherheit und KI-Ethik den verantwortungsvollen Umgang mit künstlicher Intelligenz (KI) diskutiert und eine Leitlinie ausgearbeitet hat. Unter anderem werden dort die ethischen Anforderungen an die KI-Entwicklung und Nutzung formuliert. Digitale Ethik bedeutet für die Porsche AG, das Potenzial von KI bewusst zum Nutzen für die Gesellschaft und der Umwelt einzusetzen. Es ist von strategischer Bedeutung, sich frühzeitig mit den Risiken und Chancen im Hinblick auf den Einsatz von KI auseinanderzusetzen.

Der Porsche AG Konzern hat interne Strategien und Vorgaben etabliert, um personenbezogene Daten, insbesondere von Verbrauchern und Endnutzern, wirksam und nachhaltig zu schützen. Hierzu wurden Anforderungen an die Verarbeitung (z. B.

hinsichtlich Zweckgebundenheit, Pseudonymisierung, Datentrennung sowie Privacy by Design & Default etc.) und den Schutz von personenbezogenen Daten in Geschäftsprozesse und den IT-Entstehungsprozess integriert.

Im Berichtszeitraum wurde außerdem zur weiteren Stärkung der Transparenz und Kontrolle im Umgang mit personenbezogenen Daten im Kundenportal „My Porsche“ ein neues „Privacy Center“ eingerichtet. Dort haben die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, Einwilligungen zu verwalten und Einfluss darauf zu nehmen, für welche Zwecke der Porsche AG Konzern diese Daten verwenden kann: für Produktverbesserung, individuelle Kunden- und Interessentenbetreuung sowie die Datenfreigabe an Drittanbieter.

Mit der Einwilligung zur Datennutzung für die individuelle Kunden- und Interessentenbetreuung erhalten Kundinnen und Kunden beispielsweise Informationen zu Fahrzeugen, neuen Produkten und Angeboten oder zur Teilnahme an Events oder Kundenbefragungen der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften. Die Verbraucherinnen und Verbraucher entscheiden dabei, ob und auf welchem Weg sie kontaktiert werden möchten. Auch die Datenfreigaben gegenüber Drittanbietern steuern die Kundinnen und Kunden im „Porsche Privacy Center“ mit. Dabei handelt es sich um datenbasierte Dienste wie nutzungsorientierte Versicherungstarife, ein digitales Fahrtenbuch oder Smart-Charging-Anwendungen.

Mit den freiwillig bereitgestellten Daten unterstützen Kundinnen und Kunden den Porsche AG Konzern. Der Porsche AG Konzern nutzt die Daten im Rahmen der Entwicklung und Optimierung von Funktionen und Services sowie zur Verbesserung von Fahrzeugmodellen. Auf Grundlage der Daten des „Porsche Communication Management“ (PCM) verbessert der Porsche AG Konzern beispielsweise fortlaufend die Menüführung des PCM. Die verbesserte Bedienbarkeit kommt somit den Porsche-Fahrerinnen und -Fahrern zugute. Ein weiteres Beispiel: Nutzbare Ladedaten elektrischer angetriebener Fahrzeuge fließen nicht nur in die Weiterentwicklung des Lademanagements und der Batteriesteuerung ein. Sie sind auch eine wichtige Grundlage für künftige Produktentscheidungen und -entwicklungen.

Kundinnen und Kunden haben die Möglichkeit, in aktuellen Porsche-Modellen auch die Datenverarbeitungen ihres Fahrzeugs durch Auswahloptionen in einem „Privacy-Menü“ zu steuern. Beispielsweise lässt sich das Fahrzeug in den „Privat-Modus“ setzen. Somit finden nur noch gesetzliche oder für den Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Datenübermittlungen statt, wie z. B. das Notrufsystem „eCall“.

Bereits im Jahr 2022 wurde ein fachbereichsübergreifendes Projekt zu „Corporate Digital Responsibility“ angestoßen. Die Projektlaufzeit sowie die daraus abgeleiteten Ergebnisse gehen über das Berichtsjahr hinaus. Im Rahmen des Projekts wurden Initiativen zu den verschiedenen Dimensionen ins Leben gerufen.

Bereits vor dem Inkrafttreten des EU AI Act hat der Porsche AG Konzern selbstverpflichtende Leitlinien zum Umgang mit KI und Daten definiert. Unter Berücksichtigung der Prinzipien Fairness, Transparenz, Verlässlichkeit, Verantwortlichkeit und Sicherheit wurden konkrete Anforderungen formuliert, die ein Bestandteil des IT-Entwicklungsprozesses werden sollen.

„Digital Competence & Literacy“ umfasst die notwendigen Fähigkeiten und das Wissen, um digitale Technologien effektiv zu nutzen und zu verstehen. Diese sind ein wesentlicher Bestandteil der digitalen Transformation und betreffen alle Stakeholder – sowohl innerhalb des Porsche AG Konzerns als auch in der Gesellschaft. Der Porsche AG Konzern hat in diesem Bereich zahlreiche Initiativen zu Themen wie „Digital Competence“, „Digital Wellbeing“, „Digital Literacy“ und „Digital Culture“ angestoßen, weitere Aktivitäten zur Förderung von „Corporate Digital Citizenship“ werden entwickelt.

ERGEBNISSE

Mit den geschilderten Maßnahmen konnte der Porsche AG Konzern auch 2023 wesentliche Fortschritte erzielen. Im Bereich „Datenschutz“ wurde zudem im Berichtsjahr der Roll-out des Datenschutzmanagementsystems außerhalb der EU für ausgewählte Tochtergesellschaften abgeschlossen.

Mithilfe des Datenschutzmanagementsystems bezweckt der Porsche AG Konzern ein Mindestniveau an Datenschutz innerhalb all seiner Konzerngesellschaften, bei gleichzeitiger Berücksichtigung unterschiedlicher lokaler Datenschutzgesetze, sowie eine einheitliche Ausrichtung auf gemeinsame Datenschutzwerte. 2024 sollen Maßnahmen zur Komplettierung des Datenschutzmanagements umgesetzt werden.

Im Berichtsjahr wurden zudem die Schulungs- und Informationsangebote für alle Beschäftigten der Porsche AG ausgebaut.

Für das Berichtsjahr sind keine externen oder behördenseitigen Beschwerden zu Datenschutzvorfällen bei der Porsche AG eingegangen. Durch interne Kontrollmaßnahmen und aufmerksame Mitarbeitende wurden jedoch intern Vorfälle erkannt und gemeldet. Die interne Melderate stieg im Vergleich zu den Vorjahren erneut an – auch aufgrund stetiger Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings der Beschäftigten. In allen begründeten Fällen leitete die Porsche AG Maßnahmen zur Ursachenbehebung ein. Wo sinnvoll, wurden zusätzlich Maßnahmen eingeleitet, um vergleichbare Vorfälle künftig möglichst auszuschließen.

Zugang zu hochwertigen Informationen

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, für seine Kundinnen und Kunden überall sowie jederzeit erreichbar zu sein und umgekehrt auch mit ihnen in Kontakt zu treten. Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Kundenbeziehungen und die Kundenzufriedenheit langfristig auszubauen und in ausgewählten Kundenstudien Spitzenpositionen einzunehmen.

Dazu werden u. a. die digitalen Angebote mit klarem Kundenfokus weiterentwickelt und auf zahlreichen Kanälen Informationen zu einer breiten Palette von Themen, Produkten und Dienstleistungen zur Verfügung gestellt. Der Porsche AG Konzern ist bestrebt, den Verbraucherinnen und Verbrauchern die Produktinformationen in transparenter Weise zur Verfügung zu stellen. Technische Daten, Verbrauchswerte, Produktbeschreibungen sowie Serien- und optionale Ausstattungen werden aufgeführt und bestmöglich in Bild und Video visualisiert. Dadurch sollen informierte Kaufentscheidungen ermöglicht werden.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Bereits seit mehreren Jahren besteht bei der Porsche AG das Vorstandsgremium „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“. Dieses setzt sich aus dem Gesamtvorstand und ausgewählten Hauptabteilungsleitern zusammen. Das Gremium trifft kundenzentrierte Entscheidungen in den Bereichen Produktqualität und Kundenzufriedenheit. Innerhalb aller relevanten Unternehmensebenen wird ressortübergreifend und in einem mehrstufigen Prozess an Maßnahmen für die kontinuierliche Verbesserung der Kundenzufriedenheit gearbeitet.

Mit der Erarbeitung einer globalen Richtlinie zu Werbe- und Kommunikationsgrundsätzen im Berichtsjahr wird eine einheitliche Grundlage zur Ausführung verantwortungsvoller Marketingaktivitäten geschaffen.

Weltweit durchlaufen die Porsche-Verkaufsberater des Porsche AG Konzerns in den ersten zwei Tätigkeitsjahren das Programm „Porsche Global Certification System“ (PGCS), in dem auch das korrekte Verhalten der Berater im Umgang mit den Kundinnen und Kunden in den Fokus gestellt wird. Zudem agieren die Verkaufsberater überwiegend nach dem RACE-Prinzip. RACE steht für „Respect“ (Respekt), „Align“ (Ausrichten), „Compare“ (Vergleichen) und „Elevate“ (Fördern) – mit dem Ziel, die Kundenzentrierung im Denken und Handeln der Mitarbeitenden weiter zu festigen. Seit 2019 existiert außerdem die Rolle der „Porsche Pros“, die als Markenbotschafter agieren und mit tiefgehenden Kenntnissen zu den Porsche-Produkten und -Dienstleistungen der Kundschaft und Interessierten unterstützend zur Seite stehen. Dabei besteht der Anspruch, dass bei den Aktivitäten der Mitarbeitenden im Vertrieb das Konzept der Fairness im Mittelpunkt steht.

Die Messung der Kundenbeziehung erfolgt an mehreren Stellen: Der Erfolg der Informationsbereitstellung für Verbraucher und Endnutzer wird durch Klickzahlen und Öffnungsraten der Mailings, Posts und Videos gemessen. Zudem erhält die Porsche AG durch Feedback von Porsche-Kundinnen und -Kunden über den Handel und an anderen – auch digitalen – Kontaktpunkten („Customer Touchpoints“) relevante Informationen bezüglich der Produktqualität und der Kundenzufriedenheit sowie qualitative Rückmeldungen. Diese werden auch anhand von Bewertungen und Aussagen der Kundschaft in Marktforschungsstudien zur Kundenzufriedenheit erhoben.

Der Porsche AG Konzern misst seit dem Berichtsjahr anhand eines „Customer Excitement Index“ (CEI) die „Kundenbegeisterung“ entlang der Customer Journey – der Reise der Kundinnen und Kunden vom ersten Kontakt über den Kauf und Besitz eines Produkts bis hin zum potenziellen Wiederkauf. Die Kennzahl wird im „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ als Steuerungsinstrument eingesetzt. Sie ist zudem vergütungsrelevant für den Vorstand der Porsche AG sowie das Management.

Aspekte der Kundenbegeisterung

- > Kauf
- > Produktqualität
- > Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen
- > Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen
- > Service

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern stellt den Verbrauchern und Endnutzern an zahlreichen Stellen Informationen zur Verfügung: Kundinnen und Kunden informieren sich hauptsächlich im Porsche-Magazin „Christophorus“, im Online-Newsroom und in den Social-Media-Kanälen, über das Web-TV-Format „9:11 Magazin“, das Audioformat „9:11 Porsche Podcast“ und auf den firmeneigenen Webseiten. Auf diesen werden detaillierte Informationen zu den Fahrzeugmodellen, aber auch zu den digitalen Diensten von „Porsche Connect“ bereitgestellt.

Der Porsche Newsroom ist seit 2014 die zentrale Anlaufstelle für Medienschaffende, Blogger und die Online-Community. Die Website funktioniert als Corporate Blog, Social Media Hub und Download-Center in einem. User finden dort ein umfassendes Angebot an Texten, Bildern und Videos.

Auf YouTube werden im Format „Spot On“ regelmäßig edukative Videoanleitungen veröffentlicht, um Porsche-Kundinnen und -Kunden näher an ihre Fahrzeuge heranzuführen und komplexe Funktionen sowie Produktmerkmale in verständlicher Weise zu erklären. Die Anleitungen enthalten Informationen und praktische Tipps zu den neuesten Technologien in den Fahrzeugmodellen und bieten dem Endnutzer Antworten auf häufig gestellte Fragen, um das volle Potenzial des Fahrzeugs ausnutzen zu können. Die Auswahl relevanter „Spot On“-Themen erfolgt auf Basis von Kundenfeedback, das z. B. im Rahmen der J.D.-Power-Studie erhoben wird. Der Erfolg zeigt sich u. a. in einer Verbesserung im „J.D. Power Taycan Scoring“ sowie in Form von wenigen Kundenbeschwerden im Bereich „Difficult to use“. Im aktuellen Berichtsjahr hat die Initiative zudem Taycan-Kundinnen und Kunden entlang ihrer Customer Journey unterstützt. Hierfür wurden „Taycan Quicktipp“-E-Mails mit relevantem Inhalt versendet.

Mit dem „Porsche Advisors Club“, einer Online-Community in den vier Märkten Deutschland, China, USA und UK, hat der Porsche AG Konzern einen direkten Kanal zu den eigenen Kunden geschaffen. Hier werden unter anderem Informationen zu Produkten und Diensten des Porsche AG Konzerns zur Verfügung gestellt. Der Kanal dient zugleich dem Ziel, Ideen und Feedback der Kunden schnell und zielgerichtet wieder ins Unternehmen zu tragen. Hier nutzt der Porsche AG Konzern neben klassischen Instrumenten wie Online-Fragebögen eine Reihe digitaler Kommunikationsmöglichkeiten, beispielsweise Diskussionsforen, Kurzbefragungen und Online-Kommunikation zwischen Porsche-Mitarbeitenden und Kundinnen und Kunden, um die Kundenbeziehung zu stärken.

Nach einem Pilotprojekt im Jahr 2022 hat die Porsche AG im Berichtsjahr die Erhebung des „Customer Excitement Index“ (CEI) ausgeweitet und misst die Kundenbegeisterung inzwischen weltweit in den Aspekten Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service. Der CEI orientiert sich an den Erwartungen der Kunden und differenziert zwischen „unzufriedenen“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden, „zufriedenen“ Kundinnen und Kunden mit erfüllten Erwartungen und „begeisterten“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen übertroffen wurden. In die Berechnung des Index fließt dabei nur die Kategorie der „begeisterten“ Kundinnen und Kunden ein. Basis für die Steuerungskennzahl ist die Befragung von mehr als 300.000 Kundinnen und Kunden weltweit pro Jahr.

ERGEBNISSE

Das Kundenportal „My Porsche“ ist ein zentraler digitaler Kontaktpunkt zu den Kundinnen und Kunden. Im Berichtsjahr wurden die Reichweiten des Portals und der „My Porsche“-App weiter erhöht. Die erfolgreiche Bereitstellung von Informationen hat sich im Berichtsjahr u. a. in weniger Anrufen mit Fragestellungen in den Porsche Zentren sowie bei der Porsche Hotline niederschlagen.

In einem Pilotprojekt im Jahr 2022 wurde der CEI (durchschnittlicher Anteil begeisterter Kunden über die sechs beschriebenen „Customer Touchpoints“) erstmals ermittelt. Im Berichtsjahr konnte der CEI 46,7 % erreichen.

Customer Excitement Index

%	2023	2022	2021
CEI	46,7	k.A.	k.A.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Corporate Governance, Korruption und Bestechung

Integres Verhalten und Wirtschaften betrachtet die Porsche AG als essenzielle Grundlage aller unternehmerischen Aktivitäten. Die Unternehmensführung ist entscheidend für das Gelingen einer nachhaltigen und zugleich wirtschaftlichen Transformation. Die Einhaltung von Gesetzen und internen Richtlinien, die konsequente Ablehnung von Korruption und Bestechung sowie Transparenz über die getroffenen Maßnahmen spielen in den Nachhaltigkeitsbestrebungen der Porsche AG eine wesentliche Rolle.

Compliance ZIELE

Ausgehend von den allgemeinen Unternehmenszielen, der Unternehmensstrategie sowie der Vision und Mission der Porsche AG hat der Vorstand allgemeine Compliance-Ziele verabschiedet. Dazu gehört etwa, regeltreues Verhalten sicherzustellen und zu fördern, den Ruf der Porsche AG zu bewahren und das Unternehmen, seine Organe und seine Beschäftigten vor rechtlichen wie auch disziplinarischen Konsequenzen zu schützen. Ferner will die Porsche AG kontinuierlich eine verantwortungs- und wertebasierte Compliance-Kultur fördern. Um diese Ziele zu erreichen, gibt es die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ sowie Konzernrichtlinien.

Die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ der Porsche AG etwa fasst die wichtigsten Grundsätze und Erwartungen an rechtmäßiges, integrires und nachhaltiges Handeln in der Porsche AG zusammen. Hierzu zählen der Umgang mit Interessenkonflikten, die Bekämpfung von Korruption jeglicher Form, ein angemessenes Verhalten innerhalb des Konzerns und gegenüber Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern und Amtsträgern sowie die Übernahme von Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft.

Die Erwartungen der Porsche AG an ihre Geschäftspartner bezüglich der Einhaltung geltender Gesetze, der Anerkennung ethischer Grundwerte und nachhaltigen Handelns ist durch eine weitere Leitlinie „Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner“ konkretisiert. Beide Leitlinien stehen im Intranet sowie auf der Porsche-Internetseite zur Verfügung und machen explizit auf das Hinweisgebersystem der Porsche AG aufmerksam.

→ Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner

Die Konzernrichtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ gibt Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Interessenkonflikten und zur Vermeidung von Korruption. Sie regelt insbesondere die Zulässigkeitskriterien für die Gewährung und Annahme von Zuwendungen wie Geschenken und Einladungen im dienstlichen Rahmen und definiert die diesbezüglich zulässigen Entscheidungs- und Handlungsspielräume für Führungskräfte sowie die Belegschaft. Zudem definiert sie anti-korruptionsspezifische Anforderungen zur Umsetzung des Compliance-Management-Systems bei der Porsche AG, u. a. hinsichtlich der sorgfältigen Auswahl und Prüfung von (potenziellen) Geschäftspartnern.

2022 hat die Porsche AG die Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ veröffentlicht. Die Konzernrichtlinie setzt den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

→ Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette

Darüber hinaus gibt es zu weiteren Compliance-Themen jeweils eine Richtlinie, u. a. zur Vermeidung von Kartellbildungen oder zur Geldwäscheprävention. Beschäftigten stehen im Intranet zu den Richtlinien Informationen zur Verfügung.

Bei Fahrzeugsonderkonditionen gelten gemäß der Konzernrichtlinie enge Vorgaben für die Gewährung von Rabatten oder andere Zuwendungen im Zusammenhang mit Fahrzeugtransaktionen an bestimmte Anspruchsgruppen. Über die diesbezüglich verabschiedeten Prozesse wird Transparenz über (geplante) Vergaben von Fahrzeugsonderkonditionen und die Einhaltung genehmigter Sonderkonditionen hergestellt.

Des Weiteren hat der Vorstand die Gesellschaftsrichtlinie „Compliance Management“ verabschiedet. Damit kommt die Porsche AG ihrer unternehmerischen Verantwortung nach und entspricht der gesetzlichen Verpflichtung, für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sowie unternehmensinterner Richtlinien zu sorgen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Um Regelverstöße zu verhindern und die Mitarbeitenden bei der Einhaltung von Recht und Gesetz zu unterstützen, hat die Porsche AG eine Compliance-Organisation, bestehend aus dem Chief Compliance Officer und Verantwortlichen für die einzelnen Compliance-Themenfelder bei der Porsche AG eingerichtet.

Der Chief Compliance Officer erstattet dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats quartalsweise Bericht über den Umsetzungsstand des Compliance-Management-Systems (CMS) sowie über die wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten. Gemäß der Gesellschaftsrichtlinie „Compliance Management“ entscheidet der Vorstand der Porsche AG auf Vorschlag des Chief Compliance Officer über die lokale Ausgestaltung und Weiterentwicklung des CMS.

Das CMS der Porsche AG bildet seit 2012 den präventiven Rahmen für die Gesamtheit aller Grundsätze, Maßnahmen und personenunabhängigen Prozesse, die der Gewährleistung und Umsetzung von Compliance in sechs sogenannten Compliance-Themenfeldern dienen. Damit sollen Gesetzesverstöße und/oder Richtlinienübertretungen in diesen Themenfeldern verhindert oder zumindest wesentlich erschwert werden.

Seit 2021 führt die zentrale Abteilung „Compliance“ ein sogenanntes Compliance-Monitoring durch. Neben Gesprächen mit Führungskräften umfasst es risikoorientierte Aktivitäten wie die stichprobenartige Durchsicht von Compliance-relevanten Geschäftsvorgängen. Die Ergebnisse werden in einem Bericht zusammengefasst, der bei erkanntem Verbesserungsbedarf auch geeignete Maßnahmen beschreibt.

Grundlage für die Risikobewertung in den genannten Compliance-Themenfeldern sind Compliance-Risikoanalysen, die in den Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt werden. Im Berichtsjahr wurden sie für acht weitere Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt, womit bis Ende 2023 insgesamt Risikoanalysen für 67 von 70 relevanten Hauptabteilungen der Porsche AG vorlagen.

Dem Vorstand wird regelmäßig zum Umsetzungsstand der Compliance-Organisation und der präventiven und reaktiven Maßnahmen in der Porsche AG berichtet.

MASSNAHMEN

Das Compliance-Programm der Porsche AG umfasst verschiedene Maßnahmen zur Prävention und Reaktion. Auf Basis einer systematischen Risikoanalyse werden kontinuierlich Handlungsbedarfe und Maßnahmen zur Prävention unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells, relevanter Umfeldbedingungen sowie der Art der Geschäftspartnerbeziehungen definiert.

Dabei sind die wesentlichen Maßnahmen der Prävention die Existenz von klaren Richtlinien und eine regelmäßige Schulung sowie Information der Führungskräfte und Belegschaft zu relevanten Compliance-Themen. Weiterhin gibt es eine vertrauliche Compliance-Beratung: Beschäftigte können sich mit allen Fragen zu Compliance-Themen an den zentralen Compliance-Helpdesk der Porsche AG wenden.

Als wesentliche Maßnahme der Reaktion wurden interne und externe Meldekanäle sowie eine Hinweisgeberstelle zur Entgegennahme von Hinweisen auf potenzielle Regelverstöße mit Bezug zu Porsche eingerichtet. Dieses Hinweisgebersystem ist in der gleichnamigen Konzernrichtlinie geregelt.

Beschäftigte, Kundinnen und Kunden sowie Geschäftspartner der Porsche AG, aber auch sonstige Dritte können begründete Verdachtsmomente auf einen Regelverstoß durch Beschäftigte der Porsche AG sowohl an eine entsprechend eingerichtete interne Hinweisgeberstelle als auch an zwei Ombudsleute melden, die nach deutschem Recht der anwaltlichen Schweigepflicht unterliegen. Die genannten internen und externen Ansprechpersonen des Hinweisgebersystems können über verschiedene Meldewege kostenfrei, jederzeit und auch anonym erreicht werden. An das Hinweisgebersystem der Porsche AG kann man sich in verschiedenen Sprachen wenden.

Eingegangenen Hinweisen wird nachgegangen und auf festgestellte Verstöße wird angemessen unter Einhaltung z. B. der geltenden datenschutz- sowie arbeits- und mitbestimmungsrechtlichen Vorgaben reagiert. Die Hinweisgeber haben vonseiten der Porsche AG keine arbeitsrechtlichen Konsequenzen oder sonstige Benachteiligungen zu befürchten. Geeignete Gegenmaßnahmen werden abhängig vom Untersuchungsergebnis im Einzelfall eingeleitet, und individuelles Fehlverhalten wird abhängig vom Untersuchungsergebnis im Einzelfall sanktioniert.

Die Einhaltung spezifischer Compliance-Vorgaben in den Feldern „Anti-Korruption“, „Kartellrecht“ und „Geldwäscheprävention“ überprüft die Porsche AG in den Fachbereichen mittels eines sogenannten Compliance-Monitorings. Das Monitoring betraf im Berichtsjahr – neben den genannten Feldern – vor allem die Umsetzung risikobegrenzender Maßnahmen. Die dabei festgestellten Verbesserungspotenziale flossen in Maßnahmenpläne der zuständigen Bereiche ein. Das Monitoring hat auch übergreifende Erkenntnisse für das CMS geliefert, die im Compliance-Programm 2024 der Porsche AG berücksichtigt werden sollen.

Im Berichtsjahr 2023 führten Compliance-Themenverantwortliche zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen in der Porsche AG durch. Auch gab es in der Porsche AG und ausgewählten deutschen Tochtergesellschaften Präsenzveranstaltungen und virtuelle Termine zur Mitarbeiterschulung sowie digitale Lernmodule. Die Compliance-Themenverantwortlichen führen zudem in Zusammenarbeit mit dem Personalbereich Compliance-Schulungen bei der Porsche AG durch. Grundlage ist eine themenspezifische Planung. Sie legt die relevanten Zielgruppen und inhaltlichen Schwerpunkte risikobasiert fest. Verbindliche Schulungsformate gibt es für Führungskräfte, Nachwuchsführungskräfte und neue Beschäftigte. Hinzu kommen organisierte Schulungen der Compliance-Themenverantwortlichen, etwa zu gesetzlich erforderlichen oder zu aktuellen Themen für bestimmte Fachbereiche und Zielgruppen oder auf Anfrage.

Im Berichtsjahr wurden bei der Porsche AG rund 3.000 Beschäftigte in Präsenz- und virtuellen Veranstaltungen und 24.416 Teilnehmende mittels digitaler Lernmodule zum Thema Compliance geschult. 16.636 Beschäftigte der Porsche AG absolvierten das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“. Dieses stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Auch die Inhalte der Konzernrichtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ sowie „Menschenrechte“ sind Gegenstand der Schulung.

Zum Ende des Berichtsjahres betrug die Schulungsquote bei der Porsche AG in Präsenz- und virtuellen Veranstaltungen innerhalb der Zielgruppe durchschnittlich 84 % für die definierten Compliance-Themenfelder.

Weiterführende Informationen zum Compliance-relevanten Schulungs- und Kommunikationsangebot bei der Porsche AG finden Beschäftigte im Intranet. Neben den relevanten Konzern- und Gesellschaftsrichtlinien gibt es dort auch Informationen zur Compliance-Kultur und -Organisation, außerdem Auskünfte zu Ansprechpersonen und Meldewegen. Filme, Flyer, Handkarten und Broschüren runden das Angebot ab.

ERGEBNISSE

Von den Fragen von Mitarbeitenden an den Compliance-Helpdesk betraf die Mehrheit erneut den Umgang mit Einladungen und Geschenken. Die Zahl der Hinweise auf potenzielle Regelverstöße lag über dem Vorjahresniveau.

Insgesamt war das Hinweisgebersystem der Porsche AG bei 83 von 257 eingegangenen Hinweisen zuständig für die weitere Bearbeitung. Im Rahmen der Plausibilisierung wurden von diesen 83 Hinweisen 44 als plausibel bewertet. 26 der 44 plausiblen Hinweise wurden als potenziell schwere Regelverstöße kategorisiert und im Hinweisgebersystem der Porsche AG untersucht. Schwerpunkte des potenziellen Fehlverhaltens waren Verstöße gegen das Geschäftsgeheimnisgesetz sowie Vermögensdelikte (u. a. Betrug/Untreue). In 16 Fällen wurde ein schwerer Regelverstoß festgestellt und Sanktionsmaßnahmen wurden ergriffen. Elf Untersuchungen endeten ohne Feststellung eines Regelverstoßes. Sanktionsmaßnahmen nach festgestellten Regelverstößen reichen allgemein von Sensibilisierung bis Trennung.

Gemäß der Konzernrichtlinie „Geldwäscheprävention“ gab die Porsche AG im Berichtsjahr vier Verdachtsmeldungen gegenüber den zuständigen Geldwäschebehörden ab.

Integrität ZIELE

Für langfristigen Erfolg sind Handlungen über korrektes Verhalten entsprechend den Gesetzen, Regelungen und Vorgaben hinaus notwendig. Wo explizite Regeln fehlen oder Zielkonflikte auftreten, braucht es Integrität als inneren Kompass für richtiges Handeln. Das Thema gewinnt auch deshalb zunehmend an Bedeutung, weil immer kürzere Innovationszyklen, eine sich wandelnde Automobilbranche und ein dynamisches Umfeld immer häufiger unternehmerische Schnelligkeit erfordern.

Das Integritätsmanagement der Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, Integrität nachhaltig in der Unternehmenskultur zu verankern. Führungskräfte und Beschäftigte sollen befähigt werden, nach ethischen Grundsätzen, mit Verantwortung, aus Überzeugung und standhaft zu handeln. Damit will die Porsche AG das Vertrauen ihrer Beschäftigten, Kundschaft, Anteilseigner und Partner stärken. Um diese werte- und haltungsorientierte Kultur bestmöglich zu fördern, ist das Integritätsmanagement bei der Porsche AG innerhalb des Vorstandsressorts „Personal und Sozialwesen“ im Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur“ verankert.

Die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ der Porsche AG betont nicht nur die Bedeutung des ehrlichen, integren und ethisch korrekten Verhaltens jedes Einzelnen, sondern hebt explizit auch die Vorbildfunktion von Vorständen und Führungskräften hervor. Im „Porsche Code“ – dem Führungsleitbild des Unternehmens – ist Integrität ein zentraler Wert und bildet ein starkes Fundament der Organisation.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

In den Personalprozessen zu Onboarding, Recruiting, Personalentwicklung, Vergütung und Disziplinarwesen ist Integrität fest verankert. Mindeststandards sind in der Konzernrichtlinie „HR Compliance“ festgeschrieben.

Im Rahmen des Programms „Together4Integrity“ (T4I) hat die Porsche AG im Jahr 2018 das Themenfeld „Kultur und Integrität“ international eingeführt. Im Programm wurden langfristige Maßnahmen erarbeitet, die auf eine Stärkung der Integritätskultur zielen. Für die lokale Umsetzung gemäß Zeit- und Meilensteinplanung sind die Geschäftsleitungen aller Tochtergesellschaften im T4I-Scope, inklusive der Porsche AG, verantwortlich. Je nach lokalen Gegebenheiten können die Maßnahmenpakete und die Implementierungszeit variieren. Zum Juli 2023 erfolgte der Abschluss der zentralen T4I-Programm-Steuerung. Dabei wurden die T4I-Inhalte in die Linienverantwortung der jeweiligen Gruppenfunktion übergeben. Neue Gesellschaften werden seitdem über das Integrationsmanagement für die Konzernvorgaben von Porsche berücksichtigt.

Darüber hinaus nutzt die Porsche AG auch Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung, um Maßnahmen für das Integritätsmanagement abzuleiten. Eine Abfrage zu integrem und regelkonformem Verhalten in der Unternehmensorganisation ist beispielsweise Teil der Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“. Die Abfrage gibt u. a. Aufschluss über die Integritätskultur. Die Ergebnisse werden anschließend in den Organisationseinheiten besprochen. In dieser verpflichtenden Durchsprache sollen Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Zusammenarbeit, Führung und Weiterentwicklung erarbeitet werden. Werden festgelegte Schwellenwerte bei der integritätsbezogenen Frage unterschritten, so werden weitere Folgeprozesse ausgelöst. Zusätzlich werden Schulungsformate zum Thema Integrität oder mit Integritätsinhalten angeboten.

MASSNAHMEN

Bereits im Recruiting-Prozess werden Integritätsthemen im Auswahlverfahren angesprochen. Auch beim Entwicklungsweg zur Führungskraft im Tarif sowie ins und im Management liegt ein besonderes Augenmerk auf Integrität. Der Stellenwert des Themas Integrität zeigt sich auch in der halbjährlichen Berichterstattung des Umsetzungsstands an das Gremium „Compliance Council“, in der anlassbezogenen Berichterstattung an den Vorstand sowie im jährlichen Integritätsbericht im Aufsichtsrat.

Integrität ist zielgruppenspezifisch in Trainingsformate der Porsche AG integriert. Ferner soll die Belegschaft durch interne Kommunikationsmaßnahmen fortlaufend zu dem Thema sensibilisiert werden.

Das interdisziplinäre Multiplikatoren-Netzwerk zu Marke, Kultur und Integrität bietet Beschäftigten der Porsche AG eine Plattform für Erfahrungsaustausch, Impulse und Vorträge. Es unterstützt seine Botschafter dabei, das Thema Integrität in den Fachbereichen zu verankern. Im Intranet finden Beschäftigte gebündelte Informationen zu Integrität. Führungskräfte können in einem eigenen Bereich zu Integrität auf eine Toolbox zugreifen und diese im Tagesgeschäft verwenden. Dort sind Tools zur Selbstreflexion, Formate für Dialoge und weitere Informationen und Impulse rund um das Thema Integrität verfügbar. In ihrer Vorbildfunktion können Führungskräfte damit eigene Workshops durchführen, um ihr Integritätsverständnis zu schärfen und Maßnahmen zur Verbesserung der gelebten Integrität gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden zu definieren und umzusetzen.

ERGEBNISSE

Zum Zeitpunkt der Übergabe der T4I-Inhalte in die Linienverantwortung der jeweiligen Gruppenfunktion im Juli 2023 waren die T4I-Maßnahmen im Themenfeld „Kultur und Integrität“ nahezu abgeschlossen. Die abgeschlossenen Maßnahmen der Porsche AG wurden zudem durch die interne Revision plausibilisiert und deren Umsetzung als nachvollziehbar bewertet.

Im Berichtsjahr wurde ein freiwilliges digitales Lernmodul zu den Themen Marke, Kultur & Integrität eingeführt, um Inhalte und Relevanz der Themen für den Arbeitsalltag der Mitarbeitenden zu vermitteln und dafür zu sensibilisieren.

Das Kompetenzmodell mit Fokus auf Fähigkeiten, die für integrale Entscheidungen notwendig sind, wird seit 2022 im Training für neu ernannte Führungskräfte und neu eingestellte Beschäftigte der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften sowie bedarfsbezogen bei Integritätsschulungen für Führungskräfte der Porsche AG im Tarif eingesetzt und wurde 2023 auf weitere Zielgruppen ausgedehnt.

In der Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ 2023 wurde die Frage im Kontext der Integrität mit einem Indexwert von 74 von 100 bewertet. Im Berichtsjahr haben in der Porsche AG rund 19.000 Mitarbeitende teilgenommen.

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 methodischen Änderungen des Risikomanagements im aktuellen Geschäftsjahr sowie die Funktionsweise des Risiko- bzw. Chancenmanagements, bevor er näher auf die Risikostrategie eingeht, um dann im Anschluss die konkrete Situation der Risiken und Chancen zum 31. Dezember 2023 zu erläutern.

Methodische Änderungen des Risikomanagementsystems

Im Berichtsjahr 2023 wurden wesentliche Änderungen am RMS des Porsche AG Konzerns vorgenommen.

→ **Methodische Änderungen des Risikomanagementsystems im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr**

Gegenüber dem Vorjahr gab es im Berichtsjahr 2023 keine methodischen Anpassungen im Kontext des Chancenmanagements.

Methodische Änderungen des Risikomanagementsystems im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr

Themenbereich	Methodik Geschäftsjahr 2022	Methodik Geschäftsjahr 2023
Risikoinventar	Separates Inventar: systemische Risiken, akute Risiken, operative Risiken	Gesamthaftes Risikoinventar
Kriterien der Risikobewertung	Punktwertschätzungen zu „Finanziellem Schaden“, „Reputationsschaden“, „Strafrechtliche Konsequenz“ und einer Bandbreite bzgl. „Eintrittswahrscheinlichkeit“	Quantitative Risikobewertung für wesentliche Risiken auf Basis von stochastischen Risikosimulationen unter Einbezug der qualitativen Bewertungskriterien „Reputationsschaden“, „Strafrechtliche Konsequenz“ und „Eintrittswahrscheinlichkeit“
Risikobewertung	Subjektive Risikobewertung durch Risikoeigentümer	Holistische Risikobewertung für wesentliche Risiken unter Einbezug aller relevanten Fachbereiche (zentrales Risikomanagement, Risikoeigentümer, weitere wesentliche Funktionen)
Kategorisierung des Risikoinventars	Strukturierung anhand Clusterbildung: Versorgungsrisiken- und -chancen, Risiken und Chancen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, Risiken und Chancen aus der Gasmangellage, BCM-Risiken, Risiken aus technisch regulatorischen Anforderungen, Kostenrisiken und -chancen aus Fahrzeugprojekten, Steuerrisiken und -chancen, Zollrisiken und -chancen, Datenschutzrisiken	Strukturierung anhand Risikokategorien: Strategische Risiken und Chancen, Absatzrisiken und -chancen, Versorgungsrisiken und -chancen, Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, Personalrisiken- und -chancen, operative Risiken und Chancen
Wesentliche Risiken in Bezug auf die Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat des Porsche AG Konzerns	Akute Risiken, die mit einem finanziellen Schaden von mindestens 5 Mio. € bewertet sind; oder die einen negativen Einfluss auf die Reputation im betroffenen Markt oder Region haben können; oder die strafrechtliche Konsequenzen für mindestens einen Mitarbeiter der lokalen Gesellschaft des Porsche AG Konzerns haben können.	Alle wesentlichen Risiken mit einem finanziellen Netto-Potenzial im Worst-Case von > 100 Mio. €. Das finanzielle Netto-Potenzial beinhaltet dabei auch mögliche finanzielle Schäden aus Reputationsrisiken sowie strafrechtlichen Konsequenzen.
Ausgestaltung des Berichtswesens an den Vorstand und Aufsichtsrat des Porsche AG Konzerns	Berichtswesen der Punktwertschätzungen auf Geschäftsjahresebene: aktuelles Geschäftsjahr und die drei darauffolgenden Geschäftsjahre	Berichtswesen der simulierten Erwartungswerte der quantitativen Risikobewertungen auf Geschäftsjahresebene: aktuelles Geschäftsjahr und die drei darauffolgenden Geschäftsjahre. Die stochastische Risikosimulation wird dabei für die wesentlichen Risiken durchgeführt.
Gesamtrisikoaanalyse	Risikotragfähigkeitskonzept umfasst das Konzerneigenkapital	Risikotragfähigkeitskonzept umfasst das Eigenkapital und Brutto-Liquidität

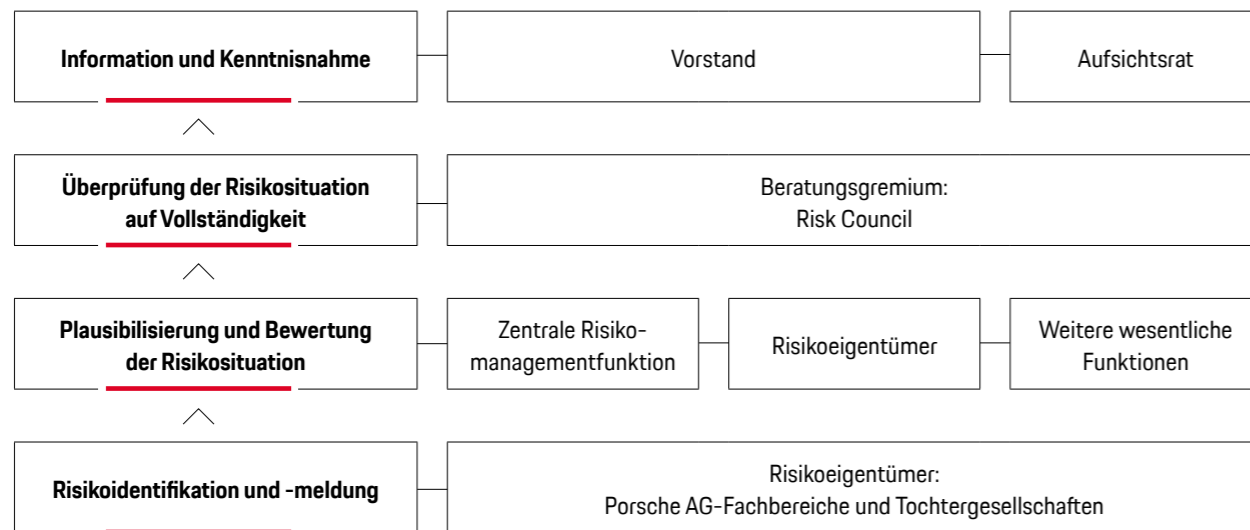
Aufbau- und Ablauforganisation RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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 Hauptabteilungen der Porsche AG bzw. durch die an das Risikomanagement angebotenen Tochtergesellschaften als Risikoeigentümer identifiziert, im Risikomanagement IT-Tool gemeldet, bewertet, freigegeben und gesteuert. Die gemeldeten Risiken werden durch das zentrale Risikomanagement und weitere wesentliche Funktionen grundsätzlich plausibilisiert.

Aufbau- und Ablauforganisation des Risikomanagementsystems



Die Risiken werden auf Basis ihres finanziellen Netto-Potenzials in unterschiedliche Risikoklassen eingeordnet. Das Netto-Potenzial umfasst dabei die größtmögliche finanzielle Schadenswirkung des Risikos für den Porsche AG Konzern unter Berücksichtigung von finanziellen Schäden aus Reputationsrisiken sowie strafrechtlichen Konsequenzen. Alle bereits ergriffenen Risikosteuerungselemente werden dabei berücksichtigt.

Die wesentlichen Risiken, das heißt Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Potenzial von über 100 Mio. €, demnach Risiken der Risikoklassen Stufe 3 und 4, werden im nächsten Schritt durch das zentrale Risikomanagement, den Risikoeigentümern und unter Einbezug weiterer wesentlicher Funktionen quantifiziert. Hierbei stimmt sich das zentrale Risikomanagement mit dem Risikoeigentümer und weiteren wesentlichen Funktionen ab, um die erforderlichen Informationen in der stochastischen Risikosimulation zu berücksichtigen. Der Betrachtungszeitraum der stochastischen Risikosimulation umfasst dabei das aktuelle Geschäftsjahr sowie die drei darauffolgenden Geschäftsjahre.

Risikoklassen des Porsche AG Konzerns

Risikoklassen	Finanzielles Netto-Potenzial
Stufe 0	Risikoklasse E ≤ 5 Mio. €
Stufe 1	Risikoklasse D > 5 Mio. € – 10 Mio. €
Stufe 2	Risikoklasse C > 10 Mio. € – 100 Mio. €
Stufe 3	Risikoklasse B > 100 Mio. € – 1 Mrd. €
Stufe 4	Risikoklasse A > 1 Mrd. €

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 ermittelt.

Die wesentlichen 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. Risiken aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diese Prozesse ebenfalls integriert.

Ein Kernelement des Risikomanagements des Porsche AG Konzerns ist, dass Risiken über die eingerichteten, konzernweiten Berichtswege unverzüglich gemeldet bzw. aktualisiert werden können. Außerhalb des Regelprozess gibt es einen anlassbezogenen Meldeprozess für Risiken, die sich mindestens in der Risikoklasse 3 befinden. Die Risikomanager bzw. Hauptabteilungen der Porsche AG und der an das Risikomanagement angebotenen Tochtergesellschaften werden hierbei durch das zentrale Risikomanagement unterstützt. Neben der Definition konzernweiter Mindeststandards zum Risikomanagement in Richtlinienform ist das zentrale Risikomanagement für eine konsolidierte und aggregierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat verantwortlich.

Der Porsche AG Konzern hat Mitarbeiter, 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.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das interne Kontrollsystem (IKS) des Porsche AG Konzerns, das ein wesentlicher Bestandteil des RMS ist, dient der sachgerechten Steuerung operativer Risiken. Operative Risiken stellen dabei einen Teil des Risikoinventars dar (Erläuterung dieser und weiterer Risikokategorien erfolgt im Abschnitt → **Risikostrategie**). Das Risikoinventar des Porsche AG Konzerns umfasst alle im IT-Tool erfassten Risiken. Sofern operative Risiken prozessbezogen sind, werden diese in der Regel durch interne Kontrollen gesteuert und im IKS abgebildet. Dieses umfasst dabei auch Risiken zum Thema Nachhaltigkeit.

Das IKS basiert auf verschiedenen Prozessschritten. Zu Beginn erfolgt die Identifikation und Erfassung operativer Risiken und Kontrollen durch die Risikoeigentümer. Im Anschluss daran finden die finanzielle Bewertung des Netto-Potenzials und die Beurteilung der Risikorelevanz in Bezug auf die Kriterien Compliance, Anti-Fraud, Berichterstattung und Geschäftsbetrieb statt. Abschließend erfolgt die Freigabe durch den Risikoeigentümer. Operative Risiken werden dabei mindestens jährlich aktualisiert.

Darüber hinaus wird jährlich eine risikoorientierte Wirksamkeitsprüfung der zur Steuerung der operativen Risiken eingerichteten Kontrollen durchgeführt. Der Umfang der Wirksamkeitsprüfung orientiert sich dabei an der ermittelten Risikorelevanz. Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung werden an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet.

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 und 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 und 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 2023 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement- und kontrollsystems 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 oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem in Bezug auf den Konzernrechnungslegungsprozess

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, das sich auf die Rechnungslegung bezieht, umfasst Methoden und Grundsätze sowie daraus abgeleitet Maßnahmen und Kontrollen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses und des Konzernabschlusses der Porsche AG sowie des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns vollständig und richtig sind sowie zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen und Kontrollen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und externen Berichterstattung minimieren.

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 in Quartals- und Jahresabschlussleitfäden und ergänzt weitere Regelungen zur Berichterstattung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Darüber hinaus werden auch die Berichte der Abschlussprüfer und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden die Abschlüsse der Tochtergesellschaften in Bezug auf die wesentlichen Einzelsachverhalte diskutiert.

Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die neben den Plausibilitätskontrollen bei der Erstellung des Jahres- und des Konzernabschlusses der Porsche AG angewendet werden.

Die Prüfung der Datenkonsistenz und die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang erfolgt im Wesentlichen im mehrstufigen Validierungssystem „Porsche Unternehmensteuerungs- und Reporting System“ (PURE) sowie auf Basis des konzernweiten Systemstandards „Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem“ (VoKUs). PURE und VoKUs ermöglichen umfangreiche Konsolidierungs- und Analysemöglichkeiten sowohl auf vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings. Die Stammdatenpflege in VoKUs erfolgt zentral, es besteht ein übergreifendes Berechtigungskonzept sowie ein einheitliches Berichtswesen. Zudem ist Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen vorhanden.

Im internen Kontrollsystem in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess des Porsche AG Konzerns werden konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des internen Kontrollsystems für Rechnungslegungsprozesse definiert und kontinuierlich weiterentwickelt. Um wesentliche Risiken für den Rechnungslegungsprozess zu identifizieren, erfolgt regelmäßig eine Risikoanalyse und -bewertung. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben durchgeführt und dokumentiert. Das Kontrollsystem beinhaltet präventive und aufdeckende Kontrollen und ist bei den jeweiligen Konzernfunktionen und Gesellschaften in den Rechnungslegungsprozessen integriert.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird durch standardisierte Verfahren systematisch bewertet. Dabei werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für die Bewertung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Ein weiterer Bestandteil der standardisierten Verfahren ist die nachhaltige Beseitigung von identifizierten Kontrollschwächen. Die betrachteten Gesellschaften bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Umsetzung der konzernweiten Vorgaben und die Durchführung der entsprechenden Wirksamkeitstests.

Die Ergebnisse aus dem rechnungslegungsbezogenen IKS sind Bestandteil der Berichterstattung zum RMS/IKS an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG.

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, 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 stabilen 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.

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, welche nachfolgend näher erläutert werden. → **Risikostrategie des Porsche AG Konzerns**

RISIKOKATEGORIEN DES PORSCHE AG KONZERN

Strategische Risiken resultieren aus möglichen Planabweichungen bspw. bei strategischen Prämissen oder Bedrohungen der kritischen Erfolgsfaktoren. Somit fallen in diese Risikokategorie unter anderem Risiken, die aus der Abhängigkeit der Lieferkette oder aus den geopolitischen Spannungen resultieren und aus der Stabilität der Wirtschafts- und Finanzmärkte sowie aus dem regulatorischen Umfeld entstehen. Aber auch Risiken im Zusammenhang mit der erfolgreichen Umsetzung unserer Business Strategie Luxusmarke und der Elektrifizierungsstrategie, Wettbewerbsrisiken und Reputationsrisiken fallen in diese Kategorie.

Ihr Betrachtungshorizont ist langfristig angelegt und daher werden diese vorrangig qualitativ bewertet. Strategische Risiken müssen mindestens jährlich durch den Risikoeigentümer aktualisiert werden.

Absatzrisiken entstehen durch mögliche Planabweichungen im Absatz von Fahrzeugen. Auch Risiken resultierend aus den Veränderungen in den Bedürfnissen und Anforderungen der Kundschaft an Produkte sowie in der Markenwahrnehmung sind in dieser Kategorie enthalten. Eine zunehmende Wettbewerbsintensität in der Branche stellt ebenfalls eine Herausforderung für den Porsche AG Konzern dar und kann den Preis- und Produkt-Mix merkbar beeinflussen. Auch sich stetig verändernde Kundenpräferenzen und staatliche Regulierungen stellen wesentliche Risikofaktoren dar. Die Aktualisierungsfrequenz der Absatzrisiken ist quartalsweise.

Versorgungsrisiken ergeben sich aus möglichen Planabweichungen beispielsweise im Zulieferungsvolumen, der Zulieferungsqualität sowie den Zulieferungskosten. Der Porsche AG Konzern ist abhängig von der Leistungsfähigkeit seines international ausgerichteten Lieferantennetzwerks. Hierbei entstehen Risiken, unter anderem infolge der verfolgten Single-Sourcing-Strategie, Versorgungsrisiken bei notwendigen Rohstoffen- und Zulieferteilen, durch Extremwetterereignisse sowie geopolitische Konflikte und Risiken bei der finanziellen Stabilität seiner Lieferanten. Mögliche Risiken aus neuen Zusammenarbeitsmodellen wie Joint Ventures, Minderheitsbeteiligungen oder Kooperationen werden ebenfalls in dieser Risikokategorie betrachtet. Versorgungsrisiken werden durch den Risikoeigentümer quartalsweise aktualisiert.

Finanzwirtschaftliche Risiken resultieren aus möglichen Planabweichungen an Währungs-, Zins- und anderen Finanzmärkten sowie aus Refinanzierungsrisiken und Liquiditätsrisiken. Finanzwirtschaftliche Risiken werden durch den Risikoeigentümer quartalsweise aktualisiert. → **Finanzrisikomanagement und -methoden sowie Chancen**

Personalrisiken ergeben sich aus möglichen Planabweichungen der Verfügbarkeit, Anpassung, Führung und Motivation von Personal. Weltweit steigt der Bedarf an hoch qualifizierten Mitarbeitenden. Risiken in dieser Kategorie beziehen sich auf das Themenfeld, ausreichend qualifizierte Mitarbeitende im Management und auf allen Ebenen zu finden, zu entwickeln, zu halten und zu ersetzen. Risiken aus der Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften, Umsetzung und Einhaltung von Gesetzen gehören ebenfalls in diese Risikokategorie. Die Aktualisierungsfrequenz dieser Risiken ist mindestens halbjährlich.

Operative Risiken resultieren aus der Unangemessenheit oder dem Versagen von internen Verfahren, Menschen oder Systemen oder durch externe Ereignisse. Ebenso fallen Compliance-Risiken, Risiken aus Rechtsstreitigkeiten, Steuern oder Zöllen sowie nichtfinanzielle Risiken in die Kategorie Operative Risiken. Die zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen, aber auch der Produkte bringen Risiken, wie z. B. Cyber-Angriffe, oder auch Datenschutzrisiken mit sich, welche den operativen Risiken zugeordnet werden. Die Aktualisierung der operativen Risiken findet mindestens jährlich statt.

Die Risikokategorien werden in der Risikostrategie festgelegt. Die Risikostrategie beschreibt grundsätzlich den Umgang mit den sich aus der Geschäftsstrategie ergebenden Risiken. Dazu zählt auch deren Einteilung in für das Porsche AG Konzern Geschäftsmodell sinnvolle Kategorien.

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.

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 Einzelrisiken zu einem übergeordneten Gesamtrisiko. Die Risikoaggregation wird mit IT-gestützten Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation) durchgeführt.

RISIKOTRAGFÄHIGKEIT

Aus den wesentlichen Einzelrisiken wird das Gesamtrisiko aggregiert und im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung der Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Das Gesamtrisiko wird anhand des Value at Risk auf dem 99 % Konfidenzniveau für das laufende Geschäftsjahr und für die drei folgenden Geschäftsjahre quartalsweise berichtet.

Im Gesamtrisiko enthalten sind wesentliche Risiken mit einem über den Betrachtungszeitraum kumulierten möglichen finanziellen Netto-Potenzial von über 100 Mio. €. Risiken mit einem möglichen finanziellen Netto-Potenzial von bis zu 100 Mio. € fließen über eine pauschale Berücksichtigung in die Gesamtrisikosituation mit ein.

Das Risikotragfähigkeitskonzept des RMS basiert auf der Perspektive Überschuldung und der Perspektive Zahlungsunfähigkeit. Das Gesamtrisiko wird in Bezug auf mögliche negative Auswirkungen auf das Operative Ergebnis (EBIT) und den Cashflow bewertet. Anschließend erfolgt die Gegenüberstellung mit der Risikodeckungsmasse: Die möglichen Verluste im Operativen Ergebnis (EBIT) werden dem Eigenkapital und die möglichen negativen Cashflows der Brutto-Liquidität gegenübergestellt. So wird die Risikotragfähigkeit des Unternehmens ermittelt.

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

Für die Dokumentation des konzernweiten RMS sowie zur Ausübung der Überwachungsfunktion existiert ein IT-System, das sämtliche Risikomanagementprozesse abbildet. Es unterstützt die Hauptabteilungen der Porsche AG sowie die an das Risikomanagement angebotenen Tochtergesellschaften bei der Durchführung der Risikomanagementprozesse und der Einhaltung der im Risikomanagement definierten Mindeststandards.

Die Risikotragfähigkeitsrechnung zeigte, dass das Erreichen einer bestandsgefährdenden Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 hinreichend unwahrscheinlich war.

RISIKO- UND CHANCENSITUATION ZUM 31. DEZEMBER 2023

Im folgenden Abschnitt wird die Risiko- und Chancensituation zum 31. Dezember 2023 dargestellt. Die Darstellung erfolgt pro Risikokategorie, wobei die Finanzwirtschaftlichen Risiken in einem gesonderten Abschnitt → **Finanzrisikomanagement und -methoden** sowie Chancen dargestellt werden.

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 weltweit. Hinzu treten 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 an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, eine restriktivere Geldpolitik mit einer anhaltend hohen Inflation und der damit einhergehende Rückgang der Kaufkraft, stark steigende Zinsen und eine abschwächende Wirtschaftsleistung wirken auf die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns ein.

Zudem nimmt der fortschreitende Klimawandel die Automobilindustrie weltweit in die Pflicht. Klimabezogene Risiken werden im Porsche AG Konzern gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) unter zwei Aspekten betrachtet: zum einen die Auswirkungen des physischen Klimawandels (wie etwa Extremwetterereignisse), zum anderen die transitorischen Risiken aus dem klimaverträglichen Umbau der Wirtschaft (wie etwa die Regulatorik hinsichtlich CO₂-Flottenemissionen).

Ein Aspekt der transitorischen Klimarisiken, der die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns beeinflussen kann, sind die mit dem Klimawandel einhergehenden kurzfristigen Verschärfungen von Klimagesetzen und Regularien. Hierbei können

durch strengere Vorschriften zum einen Risiken auf der Lieferantenseite entstehen, die sich als Kostenrisiken im Porsche AG Konzern niederschlagen können. Auch auf der Absatzseite können u.a. infolge von strengen CO₂-Regularien Risiken für den Porsche AG Konzern entstehen.

Neben den transitorischen Klimarisiken sind auch die Folgen des Klimawandels für den Porsche AG Konzern von Bedeutung. Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Hitzestress sind für den Porsche AG Konzern von Bedeutung und können sich zum einen in finanziellen Vermögensschäden aber auch in Betriebsunterbrechungen äußern.

Darüber hinaus befindet sich die gesamte Automobilindustrie in einem Transformationsprozess hin zur Elektromobilität. Für den Porsche AG Konzern entstehen im Zusammenhang mit der Elektrifizierungsstrategie neben Chancen und Lerneffekten auch potenzielle Risiken. Für den Porsche AG Konzern können sich Transformationsrisiken insbesondere durch eine zeitlich verzögerte Transformation der Absatzmärkte hin zur Elektromobilität ergeben. Diesen Risiken wird durch eine flexible Produktpolitik begegnet, die neben der auf BEV-Fahrzeuge fokussierten Strategie auch weithin PHEV und ICE-Modelle vorhält.

Im Bereich Produktion aber auch in der Lieferkette ergeben sich Risiken durch die Umstellung der für die Elektromobilität erforderlichen Prozesse und Anlagen sowie der Verfügbarkeit von einzelnen Rohstoffen. Zudem sieht sich der Porsche AG Konzern Terminrisiken gegenüber, die sich aus der Zeitverzögerung beim Einsatz neuer Technologien im Bereich Elektromobilität ergeben können. Darüber hinaus ergeben sich Herausforderungen im Bereich der für die Elektromobilität erforderlichen Schnellladeinfrastruktur.

Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, Handelsbeschränkungen oder protektionistische Tendenzen, unter anderem Zölle und Sanktionen, ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit. Darüber hinaus entstehen beim Vertrieb elektrifizierter Fahrzeuge zukünftig Risiken, wenn die Mindestanforderungen hinsichtlich Lokalisierung aus den Freihandelsabkommen nicht erreicht werden. Maßnahmen zur Verkaufsförderung können zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen.

Des Weiteren erhöhen staatliche Regularien zum Schutz von Menschenrechten stetig die Anforderungen an Unternehmen, in ihren internationalen Lieferketten eine höhere Transparenz herzustellen bis hin zu Verboten Produkte zu importieren, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile im Verdacht stehen mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen. Trotz hoher Aufwände auf Unternehmenseite verbleibt ein Risiko, dass sich eine vollständige Transparenz nicht erreichen lässt und mithin in Einzelfällen der Import von Produkten aus oder in einzelnen Märkten beschränkt werden. Dies stellt ein allgemeines Risiko für stabile Vertriebsketten weltweit da.

Nachfolgend sind die wesentlichen Risiken nach Risikokategorien für den Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2023 dargestellt. Die Sortierung der Risikokategorien erfolgt in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für den Porsche AG Konzern. Innerhalb der jeweiligen Risikokategorie werden die wesentlichen Risiken in absteigender Form nach ihrer finanziellen Relevanz aufgeführt.

Gesamtüberblick der Risiken im Porsche AG Konzern

Risikokategorien	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr
Strategische Risiken	Hoch	Unverändert
Versorgungsrisiken	Hoch	Unverändert
Finanzwirtschaftliche Risiken	Hoch	Unverändert
Absatzrisiken	Hoch	Gestiegen
Operative Risiken	Mittel	Reduziert
Personalrisiken	Gering	Unverändert

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

Klassifizierung	Risikohöhe
Gering	≤ 500 Mio. €
Mittel	> 500 Mio. € – 1.000 Mio. €
Hoch	> 1 Mrd. €

Strategische Risiken und Chancen

Im Rahmen der strategischen Risiken und Chancen werden im Porsche AG Konzern Themen betrachtet, welche sich langfristig auf die Ausrichtung des Unternehmens auswirken können. Die wesentlichen vier strategischen Risiken des Porsche AG Konzerns werden nachfolgend erläutert.

ABHÄNGIGKEIT VON DER LIEFERKETTE

Der Porsche AG Konzern ist von einer komplexen Lieferkette abhängig: Unterbrechungen der Lieferkette haben in der Vergangenheit gezeigt, dass diese stark abhängig von der globalen und geopolitischen Stabilität ist. Mögliche Konsequenzen einer Lieferkettenunterbrechung sind beispielsweise Gewinneinbußen oder die Verminderung der Kundenzufriedenheit.

Durch diverse Monitoring-Aktivitäten und Projekte, beispielsweise um KI-gestütztes Lieferketten-Monitoring, Projekte zur Erhöhung der Transparenz der Lieferkette oder präventives Lieferantenrisikomanagement, wird das Risiko eng überwacht und gesteuert.

Mögliche Potenziale und somit Chancen in der Lieferkette können sich durch ein strategisch angelegtes Wertschöpfungsmanagement sowie durch einen weiteren Ausbau bzw. die Neuanlage von strategischen Partnerschaften ergeben.

GEOPOLITISCHE BEDROHUNGEN

Der zukünftige Erfolg des Porsche AG Konzerns wird unter anderem durch das geopolitische Umfeld beeinflusst. Spannungen im Rahmen von internationalen Beziehungen und Konflikten können zu unterschiedlichen Formen von Handelshemmnissen für den Porsche AG Konzern führen. Dies können konkrete sicherheitspolitische Konflikte sein oder länderspezifische regulatorische Vorgaben oder diverse Handelsabkommen. Infolge dieser Spannungen sieht sich der Porsche AG Konzern unter anderem Absatzverlusten in den betroffenen Märkten, Unterbrechungen der Lieferkette oder strengeren Regulierungen und Zöllen gegenüber.

Im Rahmen aufgesetzter Projekte, eines regelmäßigen Monitorings und eines präventiven Krisenmanagements werden geopolitische Bedrohungen frühzeitig identifiziert und überwacht.

WELTWEITE WIRTSCHAFTS- UND FINANZKRISEN

Unser globales wirtschaftliches und finanzielles Umfeld ist zunehmend angespannt. Darüber hinaus führen mögliche Rezessionen zu einer sinkenden Erwartung an die wirtschaftlichen Aussichten. Dies kann zu einer zunehmenden Anzahl von Lieferanteninsolvenzen, steigenden Kapitalkosten oder negativen Aktienkurseffekten sowie zu negativen Umsatzeffekten für den Porsche AG Konzern führen. Diese Rahmenbedingungen werden dabei im Rahmen der Unternehmensplanung einschließlich Szenarioanalysen soweit hinreichend absehbar berücksichtigt.

ZUNEHMENDES REGULATORISCHES UMFELD

Der Porsche AG Konzern ist mit einem weltweit zunehmend unbeständigen, regulatorischen Umfeld konfrontiert. Insbesondere sieht sich der Porsche AG Konzern strengen Emissions- und Sicherheitsstandards, einer sukzessiven Verschärfung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsanforderungen, wie z. B. Stoff- und Materialverbote/-beschränkungen, Taxonomieanforderungen, Rezyklatquoten oder Data-Governance-Gesetzen gegenüber. Auch Gesetze im Bereich Export- und Importkontrollen betreffen das Unternehmen in diesem Zusammenhang.

Die Anspannungen innerhalb dieses Umfelds können dabei im Porsche AG Konzern zu einem signifikant höheren Aufwand für die Einhaltung der Vorgaben innerhalb der Lieferkette, Beschaffung 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, Bußgeldzahlungen bis hin zu möglichen Absatzverlusten.

Von hoher Relevanz ist aktuell das Zulassungsverbot von Per- und Polyfluorierte Chemikalien (PFAS). Die EU-Kommission hat im Rahmen des EU-Green Deal im Bereich Chemicals Strategy for Sustainability einen Gesetzentwurf zum Stoffgruppenverbot PFAS erstellt. Dieser beinhaltet ein Komplettverbot für die Inverkehrbringung PFAS-haltiger Substanzen ab 2026 in der EU. Das potenzielle Verbot wirkt sich auf diverse Bereiche innerhalb des Porsche AG Konzerns aus und bringt Kosten- und Absatzrisiken mit sich.

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 Annahmen positiver als angenommen entwickeln.

Versorgungsrisiken und -chancen

Im Porsche AG Konzern werden in der Kategorie Versorgungsrisiken und -chancen Rohstoffknappheiten, Qualitäts- und Terminprobleme bei Zukaufteilen und Software sowie Störungen in der Lieferkette u.a. infolge von geopolitischen Konflikten, Großschadensereignisse bei Lieferanten und Mehrkostenforderungen von Lieferanten betrachtet.

VERSORGUNG IN DER LIEFERKETTE

Für den Porsche AG Konzern besteht das Risiko von abgeflachten, verzögerten oder verschobenen Fahrzeuganläufen aufgrund von Qualitäts- oder Terminproblemen in der Lieferkette. 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. Demzufolge können Projektmeilensteine nicht oder nur verzögert gehalten werden, was sich terminlich und oder in einer flacheren Anlaufkurve niederschlägt. Ebenso sind Mehrpreisforderungen von Lieferanten und Wettbewerbsnachteile denkbar, sollten infolge von Qualitätsproblemen die Nachfrageanforderungen nicht erfüllt werden.

Über eine frühzeitige und systematische Identifikation von Schwachstellen in den Fahrzeuganläufen sowie ein enges Tracking der Lieferantenbeziehung wird dieses Risiko im Porsche AG Konzern gesteuert und der Fahrzeuganlauf bestmöglich abgesichert.

Die Halbleiterversorgung unterliegt kontinuierlich hohen Risiken, weshalb die Versorgungssituation in 2023 weiterhin angespannt war. Mögliche Risiken können sich für den Porsche AG Konzern in Form von Produktionsunterbrechungen und somit auch Umsatzverlusten äußern. Durch die frühzeitige Vereinbarung von langfristigen Verträgen konnte die Versorgungssituation allerdings zunehmend stabilisiert werden.

Des Weiteren führten wie bereits in der Vergangenheit Mehrkostenforderungen von Lieferanten, aufgrund unterschiedlicher Ursachen, zu Kostenrisiken im Hinblick auf Investitionen und Materialeinzelkosten. Ursachen darin liegen z.B. in gestiegenen Rohstoffpreisen und sonstigen Teuerungen im Zusammenhang mit der Herstellung. Eine enge Verfolgung durch Monitoring innerhalb der Projekte und frühzeitiges Gegensteuern durch z.B. Verhandlungen der Beschaffung reduzieren die Versorgungsrisiken.

Auch im Bereich der Batteriezellfertigung ist der Porsche AG Konzern wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit der Teileversorgung ausgesetzt. Risikofaktoren sind insbesondere der steigende Bedarf an Batteriezellen, das dynamische Technologieumfeld sowie die Lebensdauer der Batteriezellen. Besonders wesentlich ist für den Porsche AG Konzern in diesem Zusammenhang, dass infolge von instabilen Fertigungsprozessen bei Batteriezelllieferanten Risiken bezüglich der Teileversorgung entstehen können. Folge hieraus kann grundsätzlich eine Abflachung, Verzögerung oder Verschiebung von Fahrzeuganläufen sein. Ebenso besteht das Risiko, das technische Vorgaben für die Batteriezelle nicht oder verspätet erfüllt werden. Infolgedessen sieht sich der Porsche AG Konzern Termin-, Qualitäts- und Kostenrisiken gegenüber.

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

Wesentliche Chancen können sich durch mögliche weitere Synergien bei neuen Fahrzeugarchitekturen innerhalb des Porsche AG Konzerns, aber auch im Verbund mit dem Volkswagen 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

Die Auseinandersetzungen im Nahen Osten können direkt und indirekt negative Auswirkungen auf die unternehmerische Tätigkeit im Porsche AG Konzern haben. Dazu können zeitweise Störungen wichtiger Seewege zählen, welche sich z.B. auf die Lieferketten auswirken. Zudem sind steigende Inflationsraten aufgrund steigender Energiepreise denkbar. Auch Nachfrageschocks infolge einer möglichen weltweiten Rezession können bei einer möglichen Ausweitung der Auseinandersetzung die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns beeinflussen.

Mögliche Risiken können sich zudem aus dem Handelskonflikt zwischen China und den USA sowie den Spannungen im asiatischen Raum ergeben. Der Porsche AG Konzern ist dadurch vor allem aufgrund der hohen Umsatzanteile in den betroffenen Regionen mit möglichen Absatzverlusten und der Abhängigkeit von asiatischen Lieferanten oder Sub-Lieferanten konfrontiert. Zudem können entgegenstehende Sanktionsgesetze zu einer Verschärfung der Risikosituation führen.

Sollten sich entgegen den bisherigen Planungsannahmen und Prognosen die aktuellen geopolitischen Spannungen in den vorgenannten Regionen abschwächen oder auflösen, könnte dies dazu führen, dass die negativen Effekte auf die Weltwirtschaft – unter anderem erhöhte Inflationsraten, gestiegene Zinsen, aber auch die Absatzsituation generell sowie die Herausforderungen in den entsprechenden Märkten – zurückgehen und sich hieraus möglicherweise sogar Chancen auf der Umsatz- bzw. Kosten- seite für den Porsche AG Konzern ergeben könnten.

Absatzrisiken und -chancen

Für den Porsche AG Konzern spielen die Absatzmärkte USA, China, Europa und Rest der Welt eine wesentliche Rolle. Aktuell besteht innerhalb der Kategorie Absatzrisiken und -chancen das Risiko einer weiter sinkenden Nachfrage aufgrund der dynamischen Markt- und Wettbewerbssituation in China. Eine Eintrübung der wirtschaftlichen Gesamtsituation in China, z. B. infolge einer Immobilienkrise und einhergehender Kaufkraftverlust, zunehmender Wettbewerber im chinesischen Markt oder Lokalisierungsbestrebungen, sowie strukturelle Veränderungen im Automobilsektor sind ersichtlich und wirken sich dabei auf die Absatzerwartungen im Markt aus. Die Marktsituation in China wird dabei laufend verfolgt und in der Absatzplanung berücksichtigt.

Sollte sich die Absatzsituation entgegen den getroffenen Annahmen dennoch positiver als dargestellt entwickeln, können sich hieraus auch Chancen im Rahmen zusätzlicher Absatzpotenziale ergeben. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund einer ausgewogenen regionalen Verteilung zu sehen, indem hierbei verstärkt der Fokus auch auf neue Märkte gelegt wird wie z. B. die ASEAN-Region.

Zudem können sich der Ausbau der Marktanteile durch ein breites und verjüngtes Produktportfolio 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.

Operative Risiken und Chancen

In der Risikokategorie „operative Risiken und Chancen“ spielen im Bereich Business Continuity Management die IT-Risiken eine wesentliche Rolle für den Porsche AG Konzern. Die Geschäftsprozesse des Unternehmens sind stark von Informationstechnologien abhängig, was einen wesentlichen Risikofaktor darstellt. Es bestehen somit Ausfallrisiken, insbesondere in der Produktion aufgrund unvorhergesehener Ereignisse, wie beispielsweise Cyber-Angriffe. Dabei besteht das wesentliche Risiko, dass sich der Porsche AG Konzern Risiken einer möglichen Datenverschlüsselung oder Datenschutzrisiken gegenübersteht. Die präventive Absicherung der kritischen IT-Ressourcen und Applikationen erfolgt dabei über das Business Continuity Management System.

Darüber hinaus sieht sich der Porsche AG Konzern operativen Risiken im Bereich Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber. Insbesondere bestehen hier Kostenrisiken resultierend aus der möglichen Nichteinhaltung von Forschungs- und Entwicklungsbudgets. Für den Porsche AG Konzern kann sich dieses Risiko in einer Repriorisierung oder Änderung im Entwicklungs- und Produktportfolio äußern.

Neben den wesentlichen Risiken ist der Porsche AG Konzern aufgrund seiner globalen Geschäftstätigkeiten unterschiedlichen Risiken aus Rechtsstreitigkeiten, Steuern und Zöllen sowie nichtfinanziellen Risiken ausgesetzt.

RECHTSSTREITIGKEITEN

Die Porsche AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu oder im Zusammenhang mit Arbeitnehmern, Behörden, Dienstleistungen, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, Produkten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen, wie zum Beispiel Bußgelder, sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch die Porsche AG bzw. die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungs- und als Marktüberwachungsbehörde. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich auch eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, der Porsche AG Konzern habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte der Porsche AG Konzern etwa zur Leistung von Schadenersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus strafrechtlich relevanten Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

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

→ Konzernanhang – 40. Rechtsstreitigkeiten

STUERRISIKEN UND -CHANCEN

Neue steuergesetzliche Anforderungen im In- und Ausland 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 CMS werden diese Risiken 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.

ZOLLNISIKEN UND -CHANCEN

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, muss beim Import der Fahrzeuge der Regelzollsatz angewendet werden.

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.

NICHTFINANZIELLE RISIKEN

Nach § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Chancen und Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Chancen und Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei solche, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten und Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der Überprüfung auf Basis des im Geschäftsjahr 2023 gemeldeten Risikoinventars keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

Personalrisiken und -chancen

Im aktuellen Geschäftsjahr 2023 wurden in der Risikokategorie „Personalrisiken und -chancen“ keine wesentlichen Risiken identifiziert.

FINANZRISIKOMANAGEMENT UND -METHODEN SOWIE CHANCEN

Durch die internationalen Aktivitäten in den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen ergeben sich Finanzrisiken und -chancen, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche AG Konzerns auswirken. Diese Risiken lassen sich in Marktpreisrisiken, Kredit- und Ausfallrisiken sowie Liquiditätsrisiken gliedern. Die Risiken werden regelmäßig überwacht, berichtet und insbesondere durch den Einsatz von Finanzinstrumenten zentral gesteuert. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller Risikopositionen zur Sicherung des Bestands und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns.

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und die Steuerung von Risiken, welche sich aus diesen Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche AG Konzern sind interne Richtlinien verankert, welche die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung klar definieren. Diese Richtlinien regeln u. a. den Einsatz von Finanzinstrumenten bzw. Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren, beispielsweise eine eindeutige Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Außerdem ist festgelegt, dass sich Finanzgeschäfte immer am Bedarf aus dem Grundgeschäft orientieren. Geschäfte werden daher nicht zu spekulativen Zwecken abgeschlossen. Die Risiken werden durch die zentrale Treasury-Funktion konzernweit identifiziert, analysiert und überwacht. Die zugrunde liegenden Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente erfolgt insbesondere zur Steuerung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken. Kontrahenten für die Sicherungsgeschäfte sind die Volkswagen AG sowie große nationale und internationale Finanzinstitute. Die Zusammenarbeit erfolgt nach einheitlichen Richtlinien und unterliegt einer laufenden Überwachung.

Bei den zu Sicherungszwecken abgeschlossenen Finanzinstrumenten sind neben Kontrahentenrisiken insbesondere auch bilanzielle Risiken zu betrachten. Die Risiken einer Auswirkung auf die Darstellung der Ertragslage in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

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

Marktpreisrisiken und Chancen

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs-, Zins-, Aktienkurs-, Anleihekurs-, Rohstoffpreis- und Restwertrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken – soweit möglich – durch den Abschluss originärer und derivativer Finanzinstrumente zu begrenzen bzw. auszuschließen.

Sollten sich die Marktpreise im Vergleich zu den aktuell unterstellten Planungs- bzw. Prognoseprämissen positiv entwickeln, können sich hieraus auch entsprechende Chancen für den Porsche AG Konzern ergeben.

WÄHRUNGSNISIKEN

Das Währungsrisiko im Segment Automobile resultiert insbesondere aus Transaktionen im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit, die nicht in der funktionalen Währung des jeweiligen Konzernunternehmens erfolgen. 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.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2023 in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), indische Rupie (INR), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), norwegische Krone (NOK), polnischer Zloty (PLN), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Im Bereich Finanzdienstleistungen besteht kein wesentliches Währungsrisiko, da die Refinanzierungen in der Währung der jeweiligen Vermögenswerte erfolgen.

ZINSRISIKEN

Das Zinsrisiko im Segment Automobile resultiert 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.

Das Zinsrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten, sowie aus fristeninkongruenten Refinanzierungen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

AKTIEN- UND ANLEIHEKURSRISIKEN

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Generell wirkt der Porsche AG Konzern den Risiken aus den Spezialfonds dadurch entgegen, dass – wie in den Anlagerichtlinien festgelegt – bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und regionalen Märkte geachtet wird. Den implementierten Risikomanagementsystemen liegt teilweise eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kurssicherungen durchgeführt.

ROHSTOFFPREISRISIKEN

Risiken in Bezug auf Rohstoffe im Segment Automobile bestehen unter anderem im Hinblick auf die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoffpreisentwicklung werden fortlaufend analysiert, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Rohstoffpreisrisiken 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. Im Rahmen des Managements der Rohstoffpreisrisiken wurden Preissicherungen im Jahr 2023 für die Rohstoffe Aluminium, Kupfer, Nickel, Kobalt und Lithium-Hydroxid abgeschlossen.

RESTWERTRISIKEN

Das dem Leasinggeschäft inhärente Restwertrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert aus einer negativen Abweichung zwischen dem bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwert und dem Marktwert des Leasingfahrzeugs bei Verwertung nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Leasingdauer. In einigen Märkten, beispielsweise in Nordamerika oder teils auch in Deutschland, wird dieses Restwertrisiko von Porsche-Finanzdienstleistungsgesellschaften getragen. Hierbei stellen die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen dar. 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 Restwertrisiko-potenzial überprüft. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise quantifiziert.

Kredit- und Ausfallrisiken

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten.

Im Porsche AG Konzern wird das Kredit- und Ausfallrisiko aus Finanzdienstleistungsverträgen in bestimmten Märkten von den lokalen Porsche-Finanzdienstleistungsgesellschaften getragen. Diese Risiken werden typischerweise durch ein Rating- und Scoring-System gesteuert, und es besteht ein Regelwerk, welches die Entscheidungsregeln und Kompetenzen in der lokalen Antragsprüfung definiert. Das Bestandsportfolio wird fortlaufend bewertet und im Rahmen der bilanziellen Risikovorsorge (IFRS 9) berücksichtigt.

Des Weiteren werden die Ausfallrisiken im Forderungsbereich durch ein intensives Forderungsmanagementsystem unter aktiver Durchführung entsprechender Mahnprozesse reduziert. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird zudem durch gehaltene Sicherheiten gemindert. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge, Sicherungsübereignungen, Bürgschaften sowie Barsicherheiten zum Einsatz.

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, hätte einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche AG Konzerns. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Porsche AG Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte in bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Liquiditätsrisiken

Der Porsche AG Konzern ist darauf angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein mögliches Liquiditätsrisiko besteht darin, nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was wiederum erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche AG Konzerns haben kann. Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche AG Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigte Kreditlinien sowie die Aufnahme von Darlehen jederzeit sichergestellt. Mit einem Konsortium aus 21 Banken besteht eine revolvingende Kreditlinie über 2,5 Mrd. € zur weiteren Absicherung der Liquiditätsposition. Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (z. B. China) kann der Porsche AG Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Der Porsche AG Konzern generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die finanziellen Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Netto-Umlaufvermögens und der Investitionen sowie der Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Das operative Liquiditätsmanagement wird mithilfe von Cash-Pools umgesetzt, durch die eine tägliche Zusammenführung wesentlicher liquider Mittel erfolgt. Es besteht ein Cash-Pool 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.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Porsche AG Konzern aus den zuvor dargestellten Risiko- und Chancenkategorien. Nach den heute bekannten Informationen und Einschätzungen ist eine bestandsgefährdende Entwicklung im betrachteten Geschäftsjahr 2024 hinreichend unwahrscheinlich.

Im Folgenden beschreibt der Bericht die voraussichtliche Entwicklung des Porsche AG Konzerns unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Dabei erstreckt sich der Zeitraum der Prognose im Einklang mit der 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 – diese können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Infolgedessen kann die tatsächliche Geschäftsentwicklung, unter anderem aufgrund veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen 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.

AUSBLICK WELTWIRTSCHAFT UND PKW-MÄRKTE

Entwicklung Weltwirtschaft

Für die globale Wirtschaftsleistung rechnet der Porsche AG Konzern im Jahr 2024 mit einer verringerten Wachstumsdynamik. Dabei dürften sich eine anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken negativ auf die private Nachfrage auswirken. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt aber auch der Auseinandersetzung im Nahen Osten stehen. Weitere Risiken liegen in möglichen Turbulenzen an den Finanzmärkten, in protektionistischen Tendenzen sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern.

Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Jahr 2024 im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Für Deutschland geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass das BIP im Jahr 2024 nur schwach wachsen wird. Für West- und Zentraleuropa in Summe wird ebenfalls ein verhältnismäßig geringes Wirtschaftswachstum erwartet. Für Konsumenten und Unternehmen in Europa werden dabei die größten Herausforderungen in der insgesamt relativ hohen, aber im Jahresverlauf voraussichtlich weiter abnehmenden Inflation sowie dem vergleichsweise hohen Zinsniveau bestehen. Die Europäische Zentralbank könnte daher bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen durchführen. Die wirtschaftliche Leistung Osteuropas sollte nach dem starken Einbruch infolge des Russland-Ukraine-Konflikts weiter leicht wachsen.

Nach Einschätzung des Porsche AG Konzerns wird das Wirtschaftswachstum in den USA und Kanada im Jahr 2024 verhältnismäßig verhalten ausfallen. Auch hier könnten erste Leitzinssenkungen durch die US-Notenbank eingeleitet werden.

Für China geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass die Wirtschaft im Jahr 2024 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau, jedoch im Vergleich zum Berichtsjahr etwas geringer wachsen wird. Hierbei könnten sich vor allem die weiterhin herausfordernde wirtschaftliche Lage in China weiter auswirken.

Der Porsche AG Konzern geht weiterhin davon aus, dass sich die wirtschaftliche Dynamik in weiteren Märkten im Rest der Welt uneinheitlich, aber meist positiv entwickelt.

Entwicklung Pkw-Märkte

Der Prognose für das Jahr 2024 liegt die Annahme zugrunde, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Weltregionen zwar uneinheitlich, aber dennoch im Großen und Ganzen positiv entwickeln werden. Dabei ist zu erwarten, dass das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen insgesamt leicht über dem des Berichtsjahres liegen wird. Jedoch geht der Porsche AG Konzern von einer zunehmenden Wettbewerbsintensität auf den internationalen Automobilmärkten aus. Die Einschätzungen gelten vorbehaltlich einer sich nicht krisenbedingt verschärfenden Situation bei der Verfügbarkeit wesentlicher Teile, insbesondere bei Halbleitern und Rohstoffen sowie der Sicherstellung der Energieversorgung und der auf hohem Niveau stabilen Entwicklung der jeweiligen Preise.

Auf dem deutschen Pkw-Markt dürfte das Neuzulassungsvolumen im Jahr 2024 in etwa leicht über dem Niveau des Berichtsjahres 2023 liegen. Für die Märkte in Westeuropa ist für das Jahr 2024 mit einem leicht höheren Neuzulassungsvolumen von Pkw gegenüber dem Berichtsjahr zu rechnen. In den zentral- und osteuropäischen Pkw-Märkten dürfte das Volumen der Verkäufe im Jahr 2024 deutlich über dem Vorjahreswert liegen – dies gilt vorbehaltlich der weiteren Entwicklung im Russland-Ukraine-Konflikt.

Für den US-amerikanischen Markt sowie in der Region Nordamerika inkl. Mexiko insgesamt ist im Jahr 2024 ein Pkw-Neuzulassungsvolumen zu erwarten, welches leicht über dem Wert des aktuellen Berichtsjahres liegen dürfte. Dabei ist davon auszugehen, dass sich weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV-Segmenten einer großen Nachfrage erfreuen werden.

Der Porsche AG Konzern rechnet für den Pkw-Markt in China inkl. Hongkong damit, dass das Niveau der Neuzulassungen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen wird. Es werden jedoch weiterhin herausfordernde Marktbedingungen sowie eine zunehmende Wettbewerbsintensität erwartet. Belastungen könnten sich auch aus einer möglichen Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA könnte dabei das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten.

Für weitere Märkte im Rest der Welt, geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass sich die Pkw-Märkte uneinheitlich, aber meist positiv entwickeln.

PROGNOSEANNAHMEN

Geopolitische Konflikte und Spannungen

Der nach wie vor andauernde Russland-Ukraine-Konflikt, die infolgedessen verhängten Sanktionen und Exportkontrollen sowie die ergriffenen Gegenmaßnahmen hatten im Berichtsjahr und werden auch weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft, die Kapitalmärkte und den internationalen Handel haben. Des Weiteren sind die Lieferketten, die Versorgung mit Rohstoffen inklusive Energie sowie mit Teilen und Komponenten und deren Preise von den Folgen des Konflikts betroffen.

Der Verkauf von Porsche-Fahrzeugen und Ersatzteilen nach Russland und Belarus wurde zeitnah nach Ausbruch des Konflikts eingestellt. Die Absicht zur Veräußerung der in Russland befindlichen Geschäftseinheiten besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet.

Auch die erneute Eskalation mit Auseinandersetzungen im Nahen Osten werden 2024 weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft und auch die Geschäftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns haben. Diese könnten auch durch die Entwicklung des weiterhin andauernden Handelskonflikts zwischen China und den USA sowie Spannungen im asiatischen Raum negativ beeinflusst werden.

Für die Prognose des Jahres 2024 wird davon ausgegangen, dass der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten weiter bestehen bleiben. Auch für weitere weltweite Konflikte und Spannungen geht die Prognose von heutigen Rahmenbedingungen aus, infolgedessen die weltweiten Absatzzahlen des Porsche AG Konzerns nicht zusätzlich beeinträchtigt werden.

Entwicklung Energieversorgung und Rohstoffpreise

Die Versorgungssicherheit mit Energie und sonstigen Rohstoffen, aber auch deren Preisniveau sind maßgeblich von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst und unterliegen grundsätzlich dem Risiko anhaltender geopolitischer Konflikte und Spannungen. Die Versorgung der Produktion mit Energie und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen kann dabei von Lieferengpässen und Preissteigerungen betroffen sein. Ein Teil des Risikos aus Preisschwankungen wird dabei direkt und indirekt abgesichert.

Für das Jahr 2024 geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass es weder bei Zulieferern noch im eigenen Unternehmen zu Produktionsausfällen oder Werksschließungen aufgrund von Gasmangel, staatlichen Einschränkungen oder Unterbrechungen der Erdgas-/Stromversorgung kommen wird. Darüber hinaus liegt der Prognose für 2024 die Annahme zugrunde, dass die Energiepreise weiterhin auf hohem Niveau verbleiben werden. Die Prognose 2024 nimmt weiter an, dass die Entwicklung der Preise für die wichtigsten Rohstoffe und Waren im Vergleich zum Berichtsjahr insgesamt volatil bleiben wird, was im Durchschnitt jedoch zu keinen wesentlichen Preissteigerungen führen sollte.

Verfügbarkeit und Preisentwicklung wesentlicher Teile

Die Verfügbarkeit und Preisentwicklung von Rohstoffen, Teilen und Komponenten beeinflusst die gesamte Automobilbranche und damit auch die Zulieferer des Porsche AG Konzerns. Im Berichtsjahr kam es zu Kostensteigerungen von Lieferantenseite, die neben der Preisgestaltung der Vorprodukte und Teile auch durch Lieferprobleme sowie finanzielle Schwierigkeiten und Insolvenzen einzelner Zulieferer beeinflusst wurden.

Die Prognose des Jahres 2024 geht davon aus, dass sich die Situation in der Lieferkette im Vergleich zum Berichtsjahr ähnlich herausfordernd gestalten wird. Während ein Großteil der Preissteigerungen bereits im Berichtsjahr nachhaltig wirksam wurde, muss auch für das Geschäftsjahr 2024 sowohl für die aktuell in Serie befindlichen Produkte als auch für geplante Neuanläufe mit einzelnen Lieferverzögerungen, -ausfällen und möglichen Insolvenzen im Zuliefererbereich gerechnet werden.

Wechselkursentwicklung

Die Ertragslage des Porsche AG Konzerns ist aufgrund der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten den Risiken und Chancen von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Kurschwankungen des Euro gegenüber dem chinesischen Renminbi, dem US-Dollar und dem britischen Pfund sind dabei von besonderer Bedeutung. Sowohl transaktionale als auch translatorische Wechselkurseffekte können die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Unternehmens bei Wechselkursänderungen dieser Währungen beeinflussen.

Das Netto-Exposure ist für das Jahr 2024 in den wichtigsten Währungen weitgehend abgesichert. Die Prognose für 2024 beruht auf der Annahme, dass sich die Wechselkurse im Vergleich zum Berichtsjahr innerhalb eines vergleichbaren Korridors bewegen werden.

Produktanläufe

Der Porsche AG Konzern wird sein Produktportfolio 2024 um mehrere attraktive Modelle aktualisieren und erweitern. Die zahlreichen erwarteten Produktanläufe des Panamera, des voll-elektrischen Macan, des neuen Taycan sowie des 911 bringen eine erhöhte Komplexität mit sich.

Die Prognose 2024 nimmt an, dass die Produktanläufe wie geplant durchgeführt oder mögliche Verzögerungen entsprechend kompensiert werden können.

Weitere Prognoseannahmen wesentlicher Positionen

Um auch zukünftig den Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft begegnen zu können, erweitert der Porsche AG Konzern sein Produkt- und Angebotsportfolio im Vertrieb von Fahrzeugen im Luxussegment sowie dem Angebot von Mobilitätsdienstleistungen beständig. Die Transformation im Kontext Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Elektromobilität ist der größte Veränderungsprozess in der Geschichte der Automobilindustrie. Dabei entwickelt der Porsche AG Konzern die Produkte von morgen und investiert in die digitale, nachhaltige und elektrifizierte Zukunft des Unternehmens. Dies geht mit entsprechenden Investitionen in Forschung und Entwicklung, Sachanlagen aber auch Finanzanlagen einher, die sich auch in den künftigen Aufwendungen widerspiegeln.

Die Prognose 2024 geht daher davon aus, dass sich auch infolgedessen die Summe der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen weiterhin auf sehr hohem Niveau befinden werden.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Für das Jahr 2024 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung davon aus, dass die durchschnittliche globale Wirtschaftsleistung auf einem im Vergleich zum Berichtsjahr geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dies gilt vorbehaltlich sich nicht weiter verschärfender geopolitischer Konflikte und Spannungen mit globalen Auswirkungen. Es wird erwartet, dass sich die weltweite Pkw-Nachfrage regional uneinheitlich entwickeln, dabei bei steigender Wettbewerbsintensität allerdings insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. In China geht der Porsche AG Konzern jedoch weiterhin von herausfordernden Marktbedingungen aus, welchen der Porsche AG Konzern durch eine ausbalancierte Marktverteilung über alle Vertriebsregionen sowie eine in Einklang gebrachte Angebots- und Nachfragesituation begegnen wird.

Zudem sind Risiken mit protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und Zinsniveaus zu erkennen. Außerdem geht die Prognose auch für 2024 von Schwierigkeiten in der Lieferkette und weiter hohen Preisniveaus bei Vorprodukten und Rohstoffen inklusive Energie aus. Gleichzeitig sieht sich der Porsche AG Konzern mit seinem attraktiven Produktportfolio, das die Brücke zwischen Performance, Luxus und Nachhaltigkeit bildet, gut aufgestellt, um der aktuellen Transformation der Automobilbranche und den damit einhergehenden künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft begegnen zu können. Damit verbundene hohe Investitionen in die digitale, nachhaltige und elektrifizierte Zukunft des Unternehmens und die geplanten Produktanläufe, stellen den Porsche AG Konzern vor ein herausforderndes Jahr 2024.

Prognose des Porsche AG Konzerns

		2023 berichtet	2024 Prognose
Porsche AG Konzern			
Umsatzerlöse	Mio. €	40.530	40 bis 42 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	in %	18,0	Zwischen 15 und 17 %
Segment Automobile			
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	10,6	Zwischen 8,5 und 10,5 %
EBITDA-Marge Automobile	in %	25,7	Zwischen 24 und 26 %
BEV-Anteil Automobile	in %	12,8	Zwischen 13 und 15 %

Stuttgart, 19. Februar 2024

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

Auch im Jahr 2024 dürften automobilbezogene Finanzdienstleistungen eine große Bedeutung für den weltweiten Absatz von Automobilen haben. Der Porsche AG Konzern erwartet, dass sich das erhöhte Zinsniveau aufgrund der verzögerten Weitergabe der gestiegenen Refinanzierungskosten in Form einer gesunkenen Portfoliomarge niederschlagen wird.

Für das Gesamtjahr 2024 erwartet der Porsche AG Konzern basierend auf den vorgenannten Annahmen eine Operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 15 bis 17 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 40 bis 42 Mrd. € enthalten. Insbesondere reduzierte Fahrzeugabsätze, regionale und modellseitige Absatzverschiebungen, dass nach wie vor hohe Kostenniveau für die Teileversorgung sowie aufgrund der umfassenden Investitionen steigende Abschreibungen und inflatorisch bedingt höhere Personal- und Sachkosten machen eine Reduzierung der Prognose der Operativen Umsatzrendite im Vergleich zum Berichtsjahr notwendig.

Für die Netto-Cashflow-Marge im Segment Automobile ist infolgedessen ebenfalls mit einem im Vergleich zum Berichtsjahr niedrigeren Wert zwischen 8,5 und 10,5 % zu rechnen.

Der Porsche AG Konzern plant mit einer zum Berichtsjahr vergleichbaren EBITDA-Marge Automobile zwischen 24 und 26 %.

Im Rahmen der Absatzprognose 2024 rechnet das Unternehmen mit einem Anteil vollelektrifizierter Fahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) von 13 bis 15 % der insgesamt an Kunden ausgelieferten Neufahrzeuge und damit einer Steigerung im Vergleich zum Berichtsjahr.



KONZERNABSCHLUSS

276 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

277 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

278 KONZERNBILANZ

280 KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

282 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

283 KONZERNANHANG

- 283 Allgemeine Angaben
- 284 Wesentliche Ereignisse
- 284 IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte
- 285 Auswirkungen des Klimawandels
- 285 Konzernkreis
- 290 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
- 291 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
- 291 Währungsumrechnung
- 292 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
- 304 Segmentberichterstattung
- 307 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- 316 Erläuterungen zur Bilanz
- 339 Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Anhang	2023	2022 ¹
Umsatzerlöse	1	40.530	37.637
Kosten der Umsatzerlöse	2	-28.924	-27.089
Bruttoergebnis		11.606	10.549
Vertriebskosten	3	-2.869	-2.353
Verwaltungskosten	4	-1.787	-1.655
Sonstige betriebliche Erträge	5	1.496	1.894
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.162	-1.662
Operatives Ergebnis		7.284	6.772
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	-9	-7
Zinsertrag	8	264	461
Zinsaufwand	8	-184	-105
Übriges Finanzergebnis	9	19	-40
Finanzergebnis		91	308
Ergebnis vor Steuern		7.375	7.081
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-2.218	-2.114
tatsächlich		-1.987	-1.929
latent		-231	-185
Ergebnis nach Steuern		5.157	4.967
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	25	5.157	4.960
davon Ergebnisanteil Minderheiten	11	0	7
Gewinnabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH	25	-	-3.979
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	12	5,66	5,44
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	12	5,67	5,45

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	2023	2022 ¹
Ergebnis nach Steuern	5.157	4.967
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-396	2.227
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	119	-668
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-277	1.559
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern ²	-3	22
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten ²	1	-
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-2	22
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At-Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-279	1.582
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-217	231
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-217	231
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-217	231
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	1.299	-40
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	-291	892
Cashflow Hedges (OCI I) vor Steuern	1.008	852
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI I)	-308	-253
Cashflow Hedges (OCI I) nach Steuern	700	599
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-181	-982
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	564	315
Cashflow Hedges (OCI II) vor Steuern	383	-667
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI II)	-116	202
Cashflow Hedges (OCI II) nach Steuern	267	-464
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	750	366
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	775	2.665
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-305	-719
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	471	1.947
Gesamtergebnis	5.627	6.914
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	5.628	6.908
davon Ergebnisanteil Minderheiten	0	6

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Die latenten Steuern werden ab dem ersten Quartal 2023 separat ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

KONZERNBILANZ

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte		30.407	27.488
Immaterielle Vermögenswerte	13	8.554	7.473
Sachanlagen	14, 35	9.394	8.924
Vermietete Vermögenswerte	15, 35	4.190	3.854
At Equity bewertete Anteile	16	651	623
Sonstige Finanzanlagen	16	814	636
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	4.676	4.382
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	1.422	753
Sonstige Forderungen	21	78	100
Latente Ertragsteueransprüche	22	627	742
Kurzfristige Vermögenswerte		20.040	20.154
Vorräte	17	5.947	5.504
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	1.449	1.268
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	1.669	1.538
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	2.010	5.484
Sonstige Forderungen	21	1.079	728
Ertragsteuerforderungen	22	235	87
Wertpapiere und Termingeldanlagen	23	1.826	1.795
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24	5.820	3.719
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		6	31
Bilanzsumme		50.447	47.642

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Passiva			
Eigenkapital	25	21.668	17.035
Gezeichnetes Kapital		911	911
Kapitalrücklage		3.822	3.822
Gewinnrücklagen		16.305	12.395
Übrige Rücklagen		629	-101
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche AG		21.667	17.027
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		1	8
Langfristige Schulden		15.211	14.027
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	26	4.315	3.668
Sonstige Rückstellungen	27	1.249	1.131
Latente Ertragsteerverpflichtungen	32	2.010	1.607
Finanzschulden	28	6.537	6.016
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	364	872
Sonstige Verbindlichkeiten	31	737	734
Kurzfristige Schulden		13.567	16.579
Ertragsteerrückstellungen	32	128	167
Sonstige Rückstellungen	27	3.007	2.778
Finanzschulden	28	3.880	3.464
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29	3.490	2.899
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	1.231	5.287
Sonstige Verbindlichkeiten	31	1.795	1.908
Ertragsteerverbindlichkeiten	32	31	64
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		5	12
Bilanzsumme		50.447	47.642

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

Übrige Rücklagen

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung
Stand am 01.01.2022	45	14.225	9.146	223
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	-2	-
Stand nach Anpassung am 01.01.2022	45	14.225	9.144	223
Ergebnis nach Steuern ¹	-	-	4.960	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern ¹	-	-	1.559	231
Gesamtergebnis¹	-	-	6.519	231
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitaleinlage	-	3.057	-	-
Ergebnisabführung und Dividendenausschüttungen	-	-	-3.979	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Veränderung aus Sachausschüttungen durch Abspaltung von Vermögenswerten	-	-11.679	-204	-
Übrige Veränderungen	866	-1.781	916	-
Stand am 31.12.2022¹	911	3.822	12.395	454
Stand am 01.01.2023	911	3.822	12.387	454
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	8	-
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	911	3.822	12.395	454
Ergebnis nach Steuern	-	-	5.157	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-277	-217
Gesamtergebnis	-	-	4.880	-217
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	17	-
Kapitaleinlage	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen ²	-	-	-916	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	-72	0
Übrige Veränderungen	-	-	-	-
Stand am 31.12.2023	911	3.822	16.305	237

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Zu Dividendenausschüttungen und Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote → Eigenkapital.

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe → 25. EIGENKAPITAL erläutert.

Übrige Rücklagen

Sicherungsgeschäfte				At Equity bewertete Anteile	Eigenkapital vor Minderheiten	Anteile an Minderheiten	Summe Eigenkapital
Cashflow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente					
-361	-340	-11	0	22.927	8	22.935	
-	-	-	-	-2	-	-2	
-361	-340	-11	0	22.925	8	22.933	
-	-	-	-	4.960	7	4.967	
599	-464	22	1	1.948	0	1.947	
599	-464	22	1	6.908	6	6.914	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	3.057	-	3.057	
-	-	-	-	-3.979	-6	-3.986	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-11.883	-	-11.883	
-	-	-	-	-	-	-	
238	-804	11	0	17.027	8	17.035	
238	-804	11	0	17.019	8	17.027	
-	-	-	-	8	-	8	
238	-804	11	0	17.027	8	17.035	
-	-	-	-	5.157	0	5.157	
700	267	-2	0	471	0	471	
700	267	-2	0	5.628	0	5.627	
-	-	-17	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-916	-	-916	
-	-	-	-	-72	-8	-80	
-	-	-	-	-	-	-	
938	-537	-9	1	21.667	1	21.668	

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	2023	2022 ¹
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.745	4.327
Ergebnis vor Steuern	7.375	7.081
Ertragsteuerzahlungen	-2.190	-2.370
Abschreibungen ²	3.528	3.189
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	14	5
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	34	52
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-122	-40
Veränderung der Vorräte	-694	-1.010
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-190	-247
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	618	1.052
Veränderung der Pensionsrückstellungen	251	366
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	366	556
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.322	-536
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-645	-983
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	7.023	7.114
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-2.016	-1.710
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-2.081	-1.951
Erwerb von Tochtergesellschaften	-152	-257
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-90	-278
Veräußerung von Tochtergesellschaften	1	66
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	6	18
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	11	8
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen	44	-481
Veränderung der Darlehensforderungen	3.075	-2.021
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.203	-6.606
Kapitaleinzahlungen	-	3.057
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	-4.895	-3.361
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-8	-
Aufnahmen von Anleihen	5.633	4.319
Tilgungen von Anleihen	-4.304	-4.745
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-21	-245
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-113	-115
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-3.708	-1.089
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-31	-2
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.081	-583
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.826	3.745
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.826	3.745
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.308	6.483
Brutto-Liquidität	9.134	10.228

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe → 33. KAPITALFLUSSRECHNUNG erläutert.

KONZERNANHANG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2023

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) hat ihren Sitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 730623 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Porsche AG und Ihre Tochtergesellschaften werden in den Konzernabschluss der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG) einbezogen, der im Bundesanzeiger offengelegt wird.

Die Porsche AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2023 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses die Vorschriften nach § 315e Abs. 1 HGB, zu deren Anwendung die Porsche AG zusätzlich verpflichtet ist, sowie des Deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden.

Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch neue und geänderte Standards.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Bei Vorliegen eines Betrags von 0,00 € erfolgt der Ausweis als „- Mio. €“, im Übrigen werden Beträge zwischen 0,00 € und 500.000,00 € kaufmännisch gerundet als "0 Mio. €" ausgewiesen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt zum 31. Dezember 2023 ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 19. Februar 2024 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Russland-Ukraine-Konflikt/Russlandgeschäft (IFRS 5)

Wie bereits im Vorjahr führte der Russland-Ukraine-Konflikt zu erhöhter Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft. Im Berichtsjahr setzte trotz der daraus resultierten Verknappung des Angebots eine Beruhigung an den Energie- und Rohstoffmärkten ein. Die Energie- und Rohstoffpreise liegen jedoch zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften des Porsche AG Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu möglichen Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Angesichts der EU Sanktionen hat die Porsche AG den Fahrzeugexport eingestellt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen bzw. Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Bisher ist keine nennenswerte Anzahl von Klagen seitens Kunden, Dienstleistern oder anderen Vertragspartnern eingegangen. Die weitere Entwicklung ist derzeit noch nicht absehbar.

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur Veräußerung von drei Tochtergesellschaften in Russland, die als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5 klassifiziert wurden, besteht weiterhin. Hierzu und im Zusammenhang mit der Bewertung der Zur Veräußerung gehaltenen Veräußerungsgruppe siehe die Erläuterung im Abschnitt → **IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte**.

IFRS 5 – ZUR VERÄÜSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Automobile, OOO Porsche Russland, Moskau, und OOO Porsche Center Moscow, Moskau, und einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt. Nachfolgend sind die Hauptgruppen der zum 31. Dezember 2023 als Zur Veräußerung gehaltenen klassifizierten Vermögenswerte und Schulden dargestellt.

Mio. €	31.12.2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6
Sonstige Rückstellungen	3
Sonstige Verbindlichkeiten	2
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	5

Die kumulierten negativen Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 52 Mio. €, die in Verbindung mit der Veräußerungsgruppe stehen, sind in den übrigen Rücklagen enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Zum 31. Dezember 2023 wurden ein weiterer Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert, welche im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden.

AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiteren Digitalisierung weiter voran.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität werden bei der Ermittlung der operativen Mehrjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle und Investitionen in Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Darüber hinaus beurteilt der Porsche AG Konzern regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nichtfinanziellen Vermögenswerten ergeben. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben sich hieraus nicht.

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie sowie der Steuerung und Planung des Konzerns wird auf den Abschnitt → **Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns** sowie die → **Nichtfinanzielle Erklärung** im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

KONZERNKREIS

Neben der Porsche AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie der Cashflows des Porsche AG Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Porsche AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Porsche AG Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2023	2022
Muttergesellschaft und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften einschließlich Wertpapierspezialfonds		
Inland	27	28
Ausland	90	86
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	13	12
Ausland	42	38
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	33	31
Ausland	49	43
	254	238

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Porsche AG darstellt, ist in der → 50. ANTEILSBESITZLISTE dargestellt.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- bzw. Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart
- Porsche Digital GmbH, Stuttgart
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart
- Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart
- Porsche Investments GmbH, Stuttgart
- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg
- Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
- Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin
- Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow
- Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg
- Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg
- Porsche Sales & Marketplace GmbH, Stuttgart
- Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart

Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführt	–	1
Gründung	–	3
Sonstiges	–	1
	–	5
Entkonsolidierungen		
Fusionen	–	1
Sonstiges	1	–
	1	1

Die Erst- bzw. Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen Bertrandt AG, Ehningen (Bertrandt), Rimac Group d.o.o, Sveta Nedelja (Rimac Group) und Bugatti Rimac d.o.o, Sveta Nedelja (Bugatti Rimac) zum Bilanzstichtag wesentlich.

BERTRANDT AG

Bertrandt ist ein Engineering-Partner von Unternehmen der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung einzelner Komponenten über komplexe Module bis zu kompletten Lösungen. Die Hauptniederlassung von Bertrandt ist in Ehningen. Der Anteil der Porsche AG beträgt rund 29 %. Bertrandt wird im Konzernabschluss der Porsche AG At Equity bewertet.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 150 Mio. € (2022: 118 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2023 wurde eine Werterhöhung in Höhe von 27 Mio. € (2022: Wertminderung in Höhe von 45 Mio. €) auf den erzielbaren Betrag von 148 Mio. € (2022: 122 Mio. €) in den Sonstigen Erträgen und Aufwendungen aus Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis erfasst. Der erzielbare Betrag entspricht dem Börsenwert (2022: Nutzungswert).

Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein Kapitalkostensatz von 10,4 % (2022: 9,9 %) zugrunde gelegt.

RIMAC GROUP D.O.O.

Im Zuge einer Finanzierungsrunde im Vorjahr beteiligte sich der Porsche AG Konzern mit einer zweistelligen Millionensumme. Damit gehen der Porsche AG Konzern und die Rimac Group den nächsten Schritt in ihrer Zusammenarbeit in Richtung digitaler und elektrifizierter Zukunft der Mobilität. Der Porsche AG Konzern hält mehr als 20 % an der Rimac Group und bewertet diese aufgrund des maßgeblichen Einflusses unverändert At Equity. Rimac Group mit Sitz in Sveta Nedelja, Kroatien, entwickelt und produziert Hochleistungskomponenten für Elektrofahrzeuge. Außerdem hält Rimac Group Anteile an Bugatti Rimac.

BUGATTI RIMAC D.O.O.

Der Porsche AG Konzern hält 45 % der Anteile an Bugatti Rimac d.o.o. und übt einen maßgeblichen Einfluss aus. Die Beteiligung an Bugatti Rimac d.o.o. wird im Porsche AG Konzernabschluss at Equity bewertet. Der Hauptsitz von Bugatti Rimac ist Sveta Nedelja, Kroatien. Unter dem Dach von Bugatti Rimac werden die Sportwagen der Marken Bugatti und Rimac entwickelt, produziert und vertrieben.

Zusammengefasste Finanzinformationen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen auf 100%-Basis

Mio. €	Bertrand ¹	Rimac Group ²	Bugatti Rimac ³
2023			
Höhe des Anteils in %	29	21	45
Langfristige Vermögenswerte	527	525	498
Kurzfristige Vermögenswerte	534	353	423
Langfristige Schulden	347	33	48
Kurzfristige Schulden	189	92	578
Nettobuchwert	524	753	294
Umsatzerlöse	1.157	86	336
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	8	-86	-17
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	1	-	-
Gesamtergebnis	8	-86	-17
Erhaltene Dividenden	2	-	-
2022			
Höhe des Anteils in %	29	21	45
Langfristige Vermögenswerte	581	418	337
Kurzfristige Vermögenswerte	512	489	528
Langfristige Schulden	232	36	55
Kurzfristige Schulden	336	41	540
Nettobuchwert	524	830	270
Umsatzerlöse	1.008	66	331
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-2	-105	-33
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	4	-	-
Gesamtergebnis	3	-105	-33
Erhaltene Dividenden	1	-	-

¹ Die Bertrand AG hat ein abweichendes Geschäftsjahr. Daher betreffen die Bilanzangaben zu Bertrand den Bilanzstichtag zum 30. September 2023 und die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2023 den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2023 und im Geschäftsjahr 2022 den Zeitraum vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022.

² Die At Equity Bewertung basiert auf der vorläufigen konsolidierten Ergebnismeldung der Gesellschaft Rimac Group d.o.o..

³ Die At Equity Bewertung basiert auf der vorläufigen konsolidierten Ergebnismeldung der Gesellschaft Bugatti Rimac d.o.o.. Anpassungen auf Basis neuer Erkenntnisse wurden im laufenden Geschäftsjahr in der Zeile Veränderung Rücklagen berücksichtigt.

Überleitungsrechnung von den Finanzinformationen zum Equity-Buchwert

Mio. €	Bertrand	Rimac Group	Bugatti Rimac
2023			
Nettobuchwert 01.01.	524	830	270
Gewinn/Verlust	8	-86	-17
Sonstiges Ergebnis	1	-	-
Veränderung Rücklagen	-	8	41
Dividenden	-9	-	-
Nettobuchwert 31.12.	524	753	294
Anteiliges Eigenkapital	152	155	132
Konsolidierungen/Geschäfts- oder Firmenwert/Sonstiges	-4	61	67
Buchwert des Equity-Anteils	148	216	199
2022			
Nettobuchwert 01.01.	524	384	296
Gewinn/Verlust	-2	-105	-33
Sonstiges Ergebnis	4	-	-
Veränderung Rücklagen	-	550	7
Dividenden	-3	-	-
Nettobuchwert 31.12.	524	830	270
Anteiliges Eigenkapital	152	171	121
Konsolidierungen/Geschäfts- oder Firmenwert/Sonstiges	-30	61	86
Buchwert des Equity-Anteils	122	232	207

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen

Mio. €	2023	2022
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-54	-53
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	-54	-53
Buchwert der Equity-Anteile	87	62

Es bestehen Eventualverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 206 Mio. € (2022: 124 Mio. €).

AUSWIRKUNGEN NEUER BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTER IFRS

Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften haben alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2023 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2023 sind Änderungen an IAS 12 anzuwenden, die daraus resultierten, dass sich fast 140 Staaten auf eine globale Mindestbesteuerung geeinigt haben (Pillar 2). In IAS 12 wurde eine vorübergehende Ausnahme verankert, nach der latente Steuern nicht bilanziert werden müssen, sofern sie sich aus der Umsetzung von Pillar 2 durch die jeweiligen Länder ergeben. Für weitere Informationen zu Pillar 2 siehe Angabe „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“.

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2023 sind Änderungen an IAS 12 umzusetzen, die latente Steuern auf Leasingverhältnisse und Stilllegungs- bzw. Rückbauverpflichtungen betreffen. Demnach sind beim Erstantritt diesbezüglicher Vermögenswerte und Schulden gegebenenfalls latente Steuern zu erfassen.

Ferner wurden Änderungen am IAS 1 vorgenommen, die auch seit dem 1. Januar 2023 anzuwenden sind. Im Kern zielen diese Änderungen darauf ab, durch eine Schärfung des Wesentlichkeitsbegriffs die Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unternehmensspezifischer und damit entscheidungsnützlicher zu machen. Vor diesem Hintergrund wurden die Angaben des Volkswagen Konzerns zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden überarbeitet. Insbesondere allgemein formulierte Angaben, die sich aus den IFRS Standards ableiten, wurden auf das Nötigste reduziert.

Weiterhin sind seit dem 1. Januar 2023 Änderungen an IAS 8 zu berücksichtigen, welche den Unterschied zwischen der Änderung einer Rechnungslegungsmethode und der Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung konkretisieren.

Seit dem 1. Januar 2021 sind Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 (Reform der Referenzzinssätze – Phase 2) verpflichtend anzuwenden.

Der Porsche AG Konzern war von der Reform der Referenzzinssätze aufgrund der Verwendung von IBORs bei variablen Zinsgeschäften betroffen. Zur Vermeidung wesentlicher Risiken, die aus der Ablösung bestehender durch alternative Referenzzinssätze resultieren (Zinsbasisrisiko, Liquiditätsrisiko, Rechtsrisiko, operatives Risiko) wurden Risikomanagement-Strategien und -Prozesse implementiert. Der Porsche AG Konzern hat den Markt und die Ergebnisse der verschiedenen Branchenarbeitsgruppen, die den Übergang zu den neuen Referenzzinssätzen steuern, genau beobachtet. Dies schloss Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein.

Der Porsche AG Konzern hat zum 31. Dezember 2023 bestehende derivative Geschäfte auf die neuen Referenzzinssätze umgestellt. Aus Sicht des Porsche AG Konzerns ist der EURIBOR nicht von einer Ablösung betroffen.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns.

IFRS 17 – Versicherungsverträge

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Der Porsche AG Konzern wendet IFRS 17 erstmalig zum 1. Januar 2023 an. Die Umstellung erfolgte unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes.

Der Porsche AG Konzern betreibt Rückversicherungsgeschäfte in der Sparte Reparaturkostenversicherung. Sämtliche Rückstellungen aus Versicherungsverträgen werden mit Hilfe des General Measurement Models bewertet. Die Ermittlung der hierfür nötigen Daten erfolgt mit Hilfe üblicher versicherungstechnischer Verfahren. Der Porsche AG Konzern wendet zur Berechnung des Abzinsungssatzes den „Bottom-Up Approach“ an. Für das Versicherungsgeschäft wird die risikolose Zinsstrukturkurve grundsätzlich aus Overnight Index Swaps der Währung, in der die zugrundeliegenden Versicherungsverträge abgeschlossen werden, abgeleitet.

Bei Verträgen, deren primärer Zweck die Erbringung von Serviceleistungen gegen ein festes Entgelt ist (sog. Festpreis-Serviceverträge), nutzt der Porsche AG Konzern das Wahlrecht, diese Dienstleistungsverträge als Serviceleistungen gemäß IFRS 15 abzubilden.

Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 in Höhe von 8 Mio. € sowie zum 1. Januar 2022 in Höhe von 2 Mio. €. Zudem führte die erstmalige Anwendung zum 1. Januar 2023 zu einer Bilanzverkürzung in Höhe von 31 Mio. €. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Effekte. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

NICHT ANGEWENDETE NEUE BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTE IFRS

Die Porsche AG hat in ihrem Konzernabschluss 2023 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2023 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs- pflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 16	Sale and Leaseback Transaktionen	22.09.2022	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen	31.10.2022	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 7 / IFRS 7	Reverse-Factoring-Vereinbarungen	25.05.2023	01.01.2024	Nein	Zusätzliche Anhangangaben
IAS 21	Währungsumrechnung bei fehlender Umtauschbarkeit	15.08.2023	01.01.2025	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

¹ Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften auf Basis des IFRS „Effective Dates“, unter Vorbehalt der Übernahme durch die EU, falls das Endorsement der EU noch aussteht.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Zur Umrechnung verwendet der Porsche AG Konzern einheitlich die Kurse eines externen Marktdatenproviders. Alle Kurse basieren auf den jeweiligen Euro-Umrechnungskursen, aus denen alle Nicht-Euro-Kurskombinationen abgeleitet werden.

	1 € =	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
Australien	AUD	1,6292	1,5706	1,6286	1,5175
Brasilien	BRL	5,3750	5,6444	5,4031	5,4444
China	CNY	7,8700	7,3661	7,6598	7,0814
Großbritannien	GBP	0,8691	0,8868	0,8700	0,8526
Hongkong	HKD	8,6529	8,3210	8,4685	8,2530
Japan	JPY	156,7900	140,6650	151,9382	138,0236
Kanada	CAD	1,4681	1,4440	1,4596	1,3705
Republik Korea	KRW	1.440,7150	1.338,2950	1.413,5047	1.358,1973
Russland	RUB	99,9661	76,2868	92,2994	73,2742
Schweiz	CHF	0,9264	0,9852	0,9718	1,0054
USA	USD	1,1077	1,0677	1,0817	1,0541

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

Bewertungsprinzipien

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche AG und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche AG Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt.

Bei den At Equity bewerteten Anteilen werden dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde gelegt. Dabei wird auf den letzten verfügbaren Abschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Die Vergleichsinformationen basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für die Berichtsperiode des Geschäftsjahres 2023 angewendet werden. Sofern Änderungen vorgenommen wurden, werden die Auswirkungen in den entsprechenden Anhangangaben erläutert.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, nach dem Prinzip der historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten (Anschaffungskostenmodell) aufgestellt. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten zuzüglich direkt anrechenbarer Anschaffungsnebenkosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt. In den Folgeperioden werden Immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird zwischen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter und solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer differenziert.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig und in der Regel linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und fünf Jahren. Nutzungsdauer, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende der Berichtsperiode überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Geschäfts- oder Firmenwerte, Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer und Immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht nutzungsbereit sind, werden nicht planmäßig abgeschrieben. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Die Entwicklungskosten für Produkte werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab dem Beginn der Nutzung (z.B. Produktionsbeginn) planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren. Forschungs- und nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- und Herstellungskosten vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen bewertet. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Betriebs- und Geschäftsgebäude	9 bis 40
Technische Anlagen und Maschinen	7 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 13

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Abschreibungen auf Sachanlagen werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Nutzungsrechte/Leasingverbindlichkeiten

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Porsche AG Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den Langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Porsche AG Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

Vermietete Vermögenswerte

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

At Equity bewertete Anteile

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode fortgeschrieben. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Nettoinvestition folgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Immateriellen Vermögenswerten (insbesondere bei aktivierten Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte) sowie bei solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer, bei Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte, durchgeführt.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln ermittelt. Sofern die Ermittlung des erzielbaren Betrags für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Zur Bestimmung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte werden grundsätzlich das entsprechende Segment Automobile oder Finanzdienstleistungen als zahlungsmittelgenerierende Einheit herangezogen. Für die Immateriellen Vermögenswerte sowie für die Sachanlagen bildet das Segment Automobile die zahlungsmittelgenerierende Einheit und somit die Basis für den Wertminderungstest. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst.

Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung ist der Betrag, der durch den Verkauf eines Vermögenswertes oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit in einer Transaktion zu Marktbedingungen zwischen sachverständigen, vertragswilligen Parteien nach Abzug der Veräußerungskosten erzielt werden könnte. Veräußerungskosten sind zusätzliche Kosten, die dem Verkauf eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit direkt zugeordnet werden können, mit Ausnahme der Finanzierungskosten und des Ertragsteueraufwands. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte, der Immateriellen Vermögenswerte sowie der Sachanlagen wird der Nutzungswert herangezogen.

Basis für die Ermittlung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte operative Mehrjahresplanung einschließlich darin enthaltener wesentlicher Annahmen bezüglich des Wachstums und des Absatzvolumens. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken dürfte sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Weitere Risiken liegen in möglichen Turbulenzen an den Finanzmärkten, in protektionistischen Tendenzen sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt aber auch der Auseinandersetzungen im Nahen Osten stehen. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsrate weiterwachsen wird. Die Volumenplanung des Porsche AG Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen aktuell bekannter regionaler Konflikte. Der Porsche AG Konzern strebt an, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen von rund 13 % im Jahr 2023 auf über

80 % im Jahr 2030 in Abhängigkeit der Nachfrage und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen zu steigern. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2024 aus weiter steigenden Materialkosten sowie der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen auch zukünftig durch Preis- und Produktmixverbesserungen sowie entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Zudem liegt der Planung die Annahme zugrunde, dass sich die Versorgungslage bei Vorprodukten und Rohstoffen ab dem Geschäftsjahr 2024 normalisiert. Darüber hinaus geht der Porsche AG Konzern mittelfristig von einer steigenden operativen Umsatzrendite mit dem langfristigen Ziel von mehr als 20 % aus.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf die Erläuterungen zu Schätzungen und Ermessensspielräumen des Managements. Weitere Details finden sich darüber hinaus im Prognosebericht, der Teil des Lageberichts ist. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Im Rahmen des Werthaltigkeitstests werden neben der aktuellen Planung angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cashflows wird eine erwartete Wachstumsrate in Höhe von 1,0 % zugrunde gelegt. Die Wachstumsrate basiert auf Branchegegebenheiten und berücksichtigt die spezifische Preis- und Kostensituation.

Der Werthaltigkeitstest wird für noch nicht genutzte Vermögenswerte zu Beginn der Aktivierungsphase und anschließend jährlich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung durchgeführt. Für bereits der Nutzung unterliegende Vermögenswerte wird ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen eines entsprechenden Ereignisses (Triggering Event) durchgeführt. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein risikoäquivalenter Marktkapitalisierungszinssatz verwendet. Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf einem Zinssatz für risikofreie Anlagen. Darüber hinaus werden neben einer Marktrisikoprämie spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Verschuldungsgrad und Fremdkapitalzinssatz berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten aus Fahrzeugleasingverträgen, die aufgrund des Werthaltigkeitstests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der Abschreibungsraten berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Eine Wertminderung wird erfolgswirksam den Funktionsbereichen im Posten Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts dessen Buchwert unterschreitet.

Es wird jährlich geprüft, ob die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Vorräte

In den Vorräten werden im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Langfristige Fertigungsaufträge

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation entsprechend dem Leistungsfortschritt. Der Leistungsfortschritt errechnet sich aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag

angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung bzw. bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert. Ein negativer Saldo wird unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

Finanzinstrumente

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Schulden werden im Porsche AG Konzern den Klassen „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „Zum Fair Value bewertet“ zugeordnet.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Bei den finanziellen Vermögenswerten, die „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um

- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte,
- Termingeldanlagen,
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Demgegenüber bestehen die finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, aus

- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten,
- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,
- Anleihen und Schuldverschreibungen,
- Darlehen.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Finanzielle Vermögenswerte, die ein Eigenkapitalinstrument darstellen, werden "Zum Fair Value bewertet". Hierbei übt der Porsche AG Konzern im Wesentlichen die Option aus, die Bewertungsänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Ausnahmen bilden lediglich Anteile an für den Konzernabschluss unwesentlichen Gesellschaften sowie Anteile an Gesellschaften ohne operativen Geschäftsbetrieb. Verlässliche Fair Values ohne große Schwankungsbreite lassen sich für solche Anteile nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln. Diese werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert.

In die Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte“ fallen im Porsche AG Konzern im Wesentlichen

- Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
- Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert (Stufe 1). Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value soweit möglich anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt (Stufe 2). Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft (Stufe 3).

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Porsche AG Konzern nicht angewendet.

Anteile an Tochterunternehmen bzw. an assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen weder konsolidiert noch nach der Equity-Methode bilanziert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Unternehmen des Porsche AG Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen.

Bei der Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme (Cashflow Hedge) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst oder in die Vorräte reklassifiziert. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedge wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Porsche AG Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktien- und Anleihensicherung dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden“ eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen beispielsweise die nicht designierten Derivatermingeschäfte und Zinssicherungsinstrumente.

Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für die finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen, wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten sowie durch Einzelwertberichtigungen.

Latente Steuern

Bei der Bewertung Aktiver Latenter Steuern werden Schätzungen über die zukünftige Verfügbarkeit zu versteuern der Einkommen berücksichtigt. Dabei werden Höhe und Art dieser zu versteuernden Einkommen, die Perioden, in denen sie anfallen werden, sowie zur Verfügung stehende Steuerplanungsmaßnahmen berücksichtigt. Der Bewertung von Aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden jährlich überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis deren Realisation ermöglicht. Für Aktive Latente Steuern werden Wertberichtigungen vorgenommen, wenn es in einem überschaubaren Zeitraum nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Unterschiede, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können.

Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden berücksichtigt, sobald die Gewinnausschüttungen geplant werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden als Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für laufende und frühere Perioden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern beinhalten daher auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Zeiträume, exklusive Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Auf Grund solcher noch nicht durch die Finanzverwaltung abschließend geprüfter Steuerfestsetzungen werden für potentielle Verpflichtungen Rückstellungen passiviert. Die Bewertung eines solchen steuerlichen Risikos orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung umfasst Performance Share Pläne, d.h. Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,87 % (2022: 3,16 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Sonstige Verbindlichkeiten (nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS)

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten außerhalb des Anwendungsbereichs eines spezifischen IFRS stehen Zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Kurzfristige Verbindlichkeiten, die nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS fallen, werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht bzw. wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Erlöse aus Operating-Leasingverträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei langfristigen Fertigungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst.

Werden Serviceleistungen bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste.

Umsätze aus verlängerten Gewährleistungen oder Wartungsverträgen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei Vorauszahlung erfolgt die Realisation der abgegrenzten Erträge proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten.

Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung erfasst. Wenn die Garantie für den Kunden optional oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (z.B. volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni. Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Porsche AG Konzern werden die Nicht-Fahrzeuggestaltungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Segments Finanzdienstleistungen unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten anhand des Effektivzinssatzes erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Zins- und Provisionsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden ebenfalls in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die Konzerngesellschaften für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Annahmen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -schulden der Berichtsperiode auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Die Schätzung und Ermittlung der konzerneinheitlichen Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden im abnutzbaren Anlagevermögen (Buchwert der Konzessionen, Schutzrechte und sonstige Immaterielle Vermögenswerte am 31. Dezember 2023: 960 Mio. € (2022: 995 Mio. €); Buchwert der Aktivierten Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte am 31. Dezember 2023: 3.025 Mio. € (2022: 2.309 Mio. €), Buchwert des abnutzbaren Sachanlagevermögens ohne Betriebs- und Geschäftsgebäude am 31. Dezember 2023: 3.132 Mio. € (2022: 2.846 Mio. €)) basiert auf Erfahrungen und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen

Abschreibung. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das operative Ergebnis ergab sich aus diesen Anpassungen für das Jahr 2023 ein positiver Effekt in Höhe von rund 92 Mio. €. Für das Jahr 2024 wird ein positiver Effekt von rund 1,6 Mio. € erwartet. Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte (Buchwert der Nutzungsrechte am 31. Dezember 2023: 982 Mio. € (2022: 997 Mio. €) und der Leasingverbindlichkeiten (Buchwert der Leasingverbindlichkeit am 31. Dezember 2023: 1.047 Mio. € (2022: 1.046 Mio. €)).

Die Festlegung des Zeitpunktes für die Aktivierung von Entwicklungskosten (Buchwert der aktivierten Entwicklungskosten am 31. Dezember 2023: 7.575 Mio. € (2022: 6.459 Mio. €)) erfordert Annahmen und Einschätzungen von Wahrscheinlichkeiten, insbesondere bezüglich der technischen Realisierbarkeit der Entwicklungsleistung und der Verfügbarkeit der adäquaten technischen, finanziellen und sonstigen Ressourcen, sodass die Entwicklung abgeschlossen und die Entwicklungsleistung genutzt oder verkauft werden kann.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der Equity-Methode oder Zu Anschaffungskosten bewertete Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche (Buchwert der At Equity bewerteten Anteile und der Sonstigen Finanzanlagen am 31. Dezember 2023: 1.465 Mio. € (2022: 1.259 Mio. €)) erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte des Porsche AG Konzerns.

Im Zusammenhang mit den Ermittlungen der Werthaltigkeit von Sachanlagen (Buchwert der Sachanlagen am 31. Dezember 2023: 9.394 Mio. € (2022: 8.924 Mio. €)) und der Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten (Buchwert der Vermieteten Vermögenswerte am 31. Dezember 2023: 4.190 Mio. € (2022: 3.854 Mio. €)) erfolgt insbesondere die ermessensabhängige Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten hindeuten. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Porsche AG Konzerns hängt zudem insbesondere von der Einschätzung des Restwerts der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt (vgl. hierzu insbesondere zu Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten Anhangangabe → 15. VERMIETETE VERMÖGENSWERTE).

Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zum Werthaltigkeitstest.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Einordnung von Sicherungsinstrumenten in die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfordert vor allem Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die zugrundeliegenden Eintrittswahrscheinlichkeiten zukünftiger Umsätze aus gesicherten Währungen und in Bezug auf die Höhe der Zinssätze sowie den Verlauf bei Finanzierungen. Die hiervon betroffenen Buchwerte sind in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen sind der Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE zu entnehmen.

Die seit September 2022 bei der Porsche AG bestehende Absicht zur Veräußerung der russischen Tochterunternehmen der Porsche AG besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich

aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Siehe hierzu insbesondere zum beizulegenden Zeitwert der zur Veräußerung gehaltenen Veräußerungsgruppe Anhangangabe → IFRS 5 - Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen (Buchwert der Rückstellungen am 31. Dezember 2023: 8.698 Mio. € (2022: 7.744 Mio. €)) basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die Bewertung der Pensionsrückstellungen (Buchwert der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen am 31. Dezember 2023: 4.315 Mio. € (2022: 3.668 Mio. €)) ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der Berechnung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Anhangangabe → **26. RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND PENSIONSÄHNLICHEN VERPFLICHTUNGEN** zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen (Buchwert der Sonstigen Rückstellungen am 31. Dezember 2023: 4.256 Mio. € (2022: 3.909 Mio. €)) ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter bzw. Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Wesentlichen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Erkannte technische Einzelrisiken werden separat erfasst. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzfälle zu treffen. Bei den gebildeten Rückstellungen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde. Diese beruhen auf externen Daten unter Berücksichtigungen intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerte zu den oben genannten Parametern.

Zu einem Überblick über die Sonstigen Rückstellungen sowie zu Rückstellungen aus dem Absatzgeschäft siehe Anhangangabe → **27. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN** sowie zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Anhangangabe → **40. RECHTSSTREITIGKEITEN**.

Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen berücksichtigt. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen wurden sonstige Rückstellungen passiviert. Für diese unsicheren Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Risiken einzeln oder in Gruppen bilanziert werden, macht der Porsche AG Konzern je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung für die Einschätzung der Realisierung des steuerlichen Risikos sachgerecht ist. Bei der Ermittlung der Latenten Ertragsteueransprüche wurden Werthaltigkeitsprüfungen vorgenommen.

Verrechnungspreise für konzerninterne Geschäftsbeziehungen unterliegen steuergesetzlichen Anforderungen in Deutschland und vielen anderen Staaten. Grundlage der Vorschriften ist der Fremdvergleichsgrundsatz, nach dem die Geschäftskonditionen, die zwischen nahestehenden Personen vereinbart werden, dem entsprechen müssen, was zwischen fremden Dritten vereinbart worden wäre. Zur Sicherstellung dieser Anforderung und der damit einhergehenden Minimierung von Verrechnungspreisrisiken gelten zur Verrechnungspreisbestimmung im Porsche AG Konzern die Porsche Konzernrichtlinie Steuern und die Konzernverrechnungspreisrichtlinie des Volkswagen-AG Konzerns. Sofern möglich und sinnvoll, werden auch durch sogenannte Vorabverständigungsverfahren (APAs) zusätzliche Rechtssicherheit in Bezug auf grenzüberschreitende Verrechnungspreise geschaffen.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Schätzung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Bei der Ermittlung der Latenten Ertragsteueransprüche (Buchwert der Latenten Ertragsteueransprüche am 31. Dezember 2023: 627 Mio. € 2022: 742 Mio. €)) sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Ergebnisses sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Porsche AG Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows, die verwendeten Diskontierungssätze und die prognostizierten Restwerte.

Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen verursacht werden können, betreffen insbesondere neue Erkenntnisse über das Kaufverhalten auf den Absatzmärkten und hieraus resultierende Änderungen der Planung, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Konflikts weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität im Jahr 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2023 insgesamt ein positives Wachstum von 2,7 % (Vorjahr: Zuwachs von 3,0 %). Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm.

Den Planungen im Porsche AG Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken dürfte sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Außerdem wird damit gerechnet, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Es wird außerdem damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese, sowie weitere Annahmen, werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, erläutert.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Porsche AG Konzern. Dabei sind die vom Vorstand der Porsche AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den zwei berichtspflichtigen Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasinggeschäft sowie Mobilitätsangebote und weitere finanzorientierte Dienstleistungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird beim Porsche AG Konzern auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Porsche AG Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

Berichtssegmente 2023

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	37.213	3.316	40.530	–	40.530
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	136	128	264	–264	–
Umsatzerlöse	37.349	3.444	40.793	–264	40.530
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.938	302	7.241	44	7.284
Planmäßige Abschreibungen	2.654	883	3.537	–34	3.504
Außerplanmäßige Abschreibungen	2	160	162	–	162
Zuschreibungen	–	137	137	–	137
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	4.045	33	4.078	19	4.097

Berichtssegmente 2022¹

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	34.446	3.191	37.637	–	37.637
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	152	101	253	–253	–
Umsatzerlöse	34.599	3.292	37.891	–253	37.637
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.425	341	6.766	7	6.772
Planmäßige Abschreibungen	2.296	895	3.191	–32	3.159
Außerplanmäßige Abschreibungen	5	140	145	–	145
Zuschreibungen	–	162	162	–	162
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.593	53	3.645	15	3.661

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Überleitungsrechnung

Mio. €	2023	2022 ¹
Segmentumsätze	40.793	37.891
Konsolidierung	–264	–253
Konzernumsätze	40.530	37.637
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.241	6.766
Konsolidierung	44	7
Operatives Ergebnis	7.284	6.772
Finanzergebnis	91	308
Konzernergebnis vor Steuern	7.375	7.081

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Nach Regionen 2023

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nordamerika ¹	China ²	Rest der Welt	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	4.877	8.779	11.969	9.547	5.781	-424	40.530
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	17.115	339	4.398	135	151	-	22.138

¹ Exkl. Mexiko

² Inkl. Hongkong

Nach Regionen 2022¹

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nordamerika ²	China ³	Rest der Welt	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	4.643	7.379	10.576	11.764	4.566	-1.290	37.637
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	15.580	304	4.070	161	136	-	20.251

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Exkl. Mexiko

³ Inkl. Hongkong

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

1. UMSATZERLÖSE

Struktur der Umsatzerlöse des Konzerns 2023

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	31.733	-	31.733	-87	31.646
Originalteile	1.950	-	1.950	0	1.949
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.415	1.577	2.992	-90	2.903
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	1.401	1.401	-57	1.345
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	450	450	-11	439
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-424	-	-424	-	-424
Sonstige Umsatzerlöse	2.674	16	2.690	-19	2.671
	37.349	3.444	40.793	-264	40.530

Struktur der Umsatzerlöse des Konzerns 2022¹

Mio. €	Automobile	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	29.947	-	29.947	-103	29.844
Originalteile	1.761	-	1.761	0	1.761
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.305	1.607	2.912	-98	2.813
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	1.325	1.326	-33	1.293
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	325	325	-2	323
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-1.290	-	-1.290	-	-1.290
Sonstige Umsatzerlöse	2.875	35	2.911	-17	2.892
	34.599	3.292	37.891	-253	37.637

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Erlöse aus Mobilien Diensten, Beratungs-, Entwicklungs- sowie Werkstattleistungen. Zudem enthalten die Sonstigen Umsatzerlösen vereinnahmte Versicherungsprämien aus Gebrauchtwagenangarantievericherungen in Höhe von 121 Mio. € (2022: 117 Mio. €).

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 733 Mio. € (2022: 789 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2023 enthalten. Neben den bestehenden Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen betreffen die darüber hinaus zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen im Wesentlichen Mobile Online Dienste und Fahrzeugauslieferungen, von denen im Wesentlichen eine Erfüllung bzw. Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2024 erwartet wird.

Die überwiegende Mehrheit der aus dem Auftragsbestand zum Stichtag erwarteten Umsatzerlöse bezieht sich auf Fahrzeugverkäufe. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden kurzfristig realisiert. Die in diesen Fahrzeugverkäufen enthaltenen Dienstleistungen, die erst in den Folgejahren zu Umsatzerlösen führen, bilden nur einen unwesentlichen Teil des erwarteten Umsatzes ab. Daher wird von der Erleichterung nach IFRS 15 Gebrauch gemacht, wonach die Angabe eines quantifizierten Auftragsbestands zum Stichtag aufgrund der Kurzfristigkeit und der fehlenden Aussagekraft unterbleibt.

2. KOSTEN DER UMSATZERLÖSE

Die Kosten der Umsatzerlöse in Höhe von 28.924 Mio. € (2022: 27.089 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Fertigungsmaterial, Personalkosten, Sachgemeinkosten und Abschreibungen.

Daneben sind in den Kosten der Umsatzerlöse die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 147 Mio. € (2022: 90 Mio. €), außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermietvermögen in Höhe von 160 Mio. € (2022: 140 Mio. €) sowie Aufwendungen für Schadensleistungen aus Gebrauchtwagen-garantieversicherungen in Höhe von 107 Mio. € (2022: 77 Mio. €) enthalten.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 9 Mio. € (2022: 41 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. VERTRIEBSKOSTEN

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 2.869 Mio. € (2022: 2.353 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personal-kosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungs-kosten.

4. VERWALTUNGSKOSTEN

Die Verwaltungskosten von 1.787 Mio. € (2022: 1.655 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	30	34
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	111	93
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	157	306
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	7	47
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	231	233
Erträge aus Wechselkursveränderungen	216	310
Erträge aus Weiterberechnungen	280	300
Gewinne aus Anlagenabgängen und Zuschreibungen	139	165
Miet- und Pachteinnahmen	60	54
Übrige betriebliche Erträge	265	352
	1.496	1.894

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung des Segments Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Unter den Übrigen betrieblichen Erträgen werden insbesondere sonstige Regresserträge ausgewiesen.

6. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2023	2022
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	7
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	54	70
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	94	291
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	15	3
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	148	178
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	373	380
Verluste aus Anlageabgängen	38	59
Finanzierungsanteil betriebliche Altersvorsorge	70	243
Übrige betriebliche Aufwendungen	359	431
	1.162	1.662

Die Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen. Daraus resultierende Kursgewinne werden unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungssicherung des Segments Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Unter den Übrigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere Aufwendungen für Prozesskosten und Rechtsrisiken dargestellt.

7. ERGEBNIS AUS AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILEN

Mio. €	2023	2022
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	14	10
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	–	–
davon aus assoziierten Unternehmen	14	10
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	23	17
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	–	2
davon aus assoziierten Unternehmen	23	15
	–9	–7

8. ZINSERGEBNIS

Mio. €	2023	2022 ¹
Zinsertrag	264	461
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	264	310
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	–	151
Zinsaufwand	–184	–105
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–17	–2
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	–34	–26
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	–2	–
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	–130	–77
Zinsergebnis	80	356

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Der Rückgang des Ergebnisses aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden ist insbesondere auf die Zinsentwicklung zurückzuführen.

9. ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

Mio. €	2023	2022
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	37	25
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	–47	–62
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	83	–99
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	78	–
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	–32	–
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	–61	64
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	–39	31
Übriges Finanzergebnis	19	–40

In den Sonstigen Erträgen aus Beteiligungen sind eine Wertaufholung auf die nach der At Equity Methode einbezogene Bertrandt AG in Höhe von 27 Mio. € sowie Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten sonstigen Beteiligungen in Höhe von 3 Mio. € (2022: 18 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr waren die Wertminderung auf die nach der At Equity Methode einbezogene Bertrandt AG in Höhe von 45 Mio. € sowie Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten sonstigen Beteiligungen in Höhe von 16 Mio. € in den Sonstigen Aufwendungen aus Beteiligungen enthalten.

10. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten den für die Porsche AG ermittelten Steuerertrag und -aufwand inklusive der Steuerumlagen der Organgesellschaften der Porsche AG sowie den ermittelten Steuerertrag und -aufwand der konsolidierten Tochtergesellschaften, die selbst Steuerschuldner sind, und die latenten Steuern.

Zusammensetzung des Steuerertrags und -aufwands

Mio. €	2023	2022 ¹
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	1.612	1.428
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	375	501
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.987	1.929
davon periodenfremde Erträge (–)/Aufwendungen (+)	–17	–10
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Inland	283	409
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Ausland	–51	–224
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+)	231	185
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.218	2.114

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften und bisher nicht berücksichtigter temporärer Differenzen früherer Perioden um 2 Mio. € (2022: 1 Mio. €) gemindert.

Der Rückgang der Steuern im Ausland und gleichzeitig der Zugang beim Steueraufwand im Inland ist durch eine Veränderung der operativen Ergebnisse und Steuern von niedriger besteuerten Ländern und höher besteuerten Ländern, vor allem Deutschland verursacht.

Die periodenfremden Erträge stammen im aktuellen Geschäftsjahr wie im Vorjahr überwiegend aus den USA.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand

Mio. €	2023	2022 ¹
Ergebnis vor Steuern	7.375	7.081
Konzernsteuersatz in % ²	30,2	30,0
Erwarteter Ertragsteueraufwand	2.227	2.124
Abweichende Steuerbelastung	-90	-20
Effekte aus Verlustvorträgen und Tax credits	7	-2
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Betriebsausgaben	89	74
Periodenfremde Steuern	-10	-8
Steuersatzänderungen ³	-5	1
Sonstige Abweichungen	-	0
Effekte aus Abspaltungen	-	-55
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	2.218	2.114
Effektiver Steuersatz in %	30,1	29,9

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

² Auf Grund der Organschaft mit VW war im Geschäftsjahr 2022 der Konzernsteuersatz von VW relevant. Nach Beendigung der ertragsteuerlichen Organschaft mit der VW AG wird ab 2023 der Konzernsteuersatz auf Ebene des Porsche AG Konzerns ermittelt.

³ Der Effekt aus der Steuersatzänderung in Deutschland in 2022 beläuft sich auf 2 Mio. €.

Bis zum 31.12.2022 bestand eine ertragsteuerliche Organschaft mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH und über diese mit der Volkswagen AG. Deshalb war bis 2022 der Konzernsteuersatz der Volkswagen AG und damit des Volkswagen AG Konzerns auch für den Porsche AG Konzern, die Porsche AG und deren Organgesellschaften relevant. Nach Beendigung der ertragsteuerlichen Organschaft mit der Volkswagen AG wird der Konzernsteuersatz auf Ebene des Porsche AG Konzerns ermittelt.

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2023 betrug 15 % (2022: 15 %). Einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag beträgt die nominelle Steuerquote 30,2 % (2022: 30,0 %). Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,2 % (2022: 30,2 %) angewandt. Die Überleitung erfolgt daher auf diesen Konzernsteuersatz.

Die angewandten lokalen Steuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 % und 34 % (2022: zwischen 0 % und 34 %). Diese angewandten lokalen Steuersätze führen zusammen mit den Anlagen in Wertpapieren, die in Deutschland einem niedrigeren Steuersatz unterliegen, zu einer abweichenden Steuerbelastung im Vergleich zum Konzernsteuersatz. Die Veränderung der abweichenden Steuerbelastung stammt vor allem aus den Anlagen in Wertpapieren und der Erhöhung des Konzernsteuersatzes. Steuersatzänderungen führten in der Berichtsperiode zu einem Bewertungseffekt in Höhe von -5 Mio. € (2022: 1 Mio. €).

In der Überleitungsposition zu den steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Betriebsausgaben sind Steuer-effekte zu steuerfreien Erträgen in Höhe von 11 Mio. € (2022: 9 Mio. €) sowie nicht abziehbaren Aufwendungen in Höhe von 100 Mio. € (2022: 65 Mio. €) enthalten.

Im laufenden Geschäftsjahr kommt es zu keinem Effekt aus Abspaltungen. Im Vorjahr stammte dieser Effekt aus Konzernstrukturmaßnahmen vor dem Börsengang.

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge		Davon nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge	
	31.12.2023	31.12.2022 ¹	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	45	69	43	68
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	17	15	17	13
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	39	4	34	-
Gesamt	101	88	94	81

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Die Verlustvorträge stammen im Wesentlichen aus Deutschland (38 Mio. €), aus USA (14 Mio. €) und aus Luxemburg (33 Mio. €). Von diesen gesamten Verlustvorträgen sind für nutzbare steuerliche Verlustvorträge und Steuer-gutschriften insgesamt 2 Mio. € (2022: 2 Mio. €) latente Steuern aktiviert.

Latente Steuern nach Bilanzposten

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	10	6	3.394	3.063
Sonstige Finanzanlagen	15	3	1	-
Vorräte	30	30	31	33
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Finanzdienstleistungsbereich)	26	48	385	145
Wertpapiere	0	1	0	3
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	2	2	-	-
Pensionsrückstellungen	642	496	19	23
Verbindlichkeiten und Sonstige Rückstellungen	1.512	1.535	67	32
Bruttowert	2.237	2.120	3.896	3.298
Saldierung	-1.990	-1.763	-1.990	-1.763
Konsolidierung	380	384	104	71
Bestand laut Konzernbilanz	627	742	2.010	1.607

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Zuschreibungen sowie Abschreibungen auf Aktive latente Steuern aus temporären Differenzen wurden im Berichtsjahr in Höhe von 1 Mio. € Zuschreibungen bzw. 0 Mio. € Abschreibungen vorgenommen (2022: 2 Mio. € Zuschreibungen bzw. 1 Mio. € Abschreibungen).

In Höhe von insgesamt 305 Mio. € (2022: 719 Mio. € eigenkapitalmindernd) wurden zum Stichtag latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalmindernd berücksichtigt, die auf im Sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen.

Latente Steueransprüche in Höhe von 3 Mio. € (2022: 3 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Für temporäre Differenzen auf nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Porsche AG in Höhe von 242 Mio. € (2022: 298 Mio. €) wurden keine passiven latenten Steuern wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 bilanziert.

Globale Mindestbesteuerung

Die von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur Globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) wurden in bestimmten Ländern, in denen der Porsche AG Konzern tätig ist, erlassen oder im Wesentlichen erlassen. Die Gesetzgebung in Deutschland tritt für das am 1. Januar 2024 beginnende Geschäftsjahr des Porsche AG Konzerns in Kraft. Der Porsche AG Konzern fällt in den Geltungsbereich der erlassenen oder im Wesentlichen erlassenen Rechtsvorschriften und hat eine Bewertung des potenziellen Risikos des Porsche AG Konzerns in Bezug auf die Globale Mindeststeuer vorgenommen.

Die Beurteilung des potenziellen Risikos aus der Mindeststeuer basiert auf den jüngst verfügbaren länderbezogenen Berichten und Jahresabschlüssen für die Geschäftseinheiten des Porsche AG Konzerns. Aufgrund der Bewertung liegen die effektiven Steuersätze der Säule 2 in den meisten Ländern, in denen der Porsche AG Konzern tätig ist, über 15 %. Es gibt jedoch eine geringe Anzahl von Ländern, in denen die vorübergehende Safe-Harbour-Erleichterung nicht gilt und der effektive Steuersatz der Säule 2 unter 15 % liegt. Der Porsche AG Konzern erwartet in diesen Ländern kein wesentliches Ertragsteuerrisiko aus der Säule 2.

Die im Mai 2023 mit den Änderungen an IAS 12 eingeführte Ausnahme bedeutet, dass latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern, die sich aus anwendbaren oder angekündigten Steuervorschriften zur Umsetzung der Modellregeln der Säule 2 ergeben, im Porsche AG Konzern weder erfasst noch ausgewiesen werden.

11. ERGEBNISANTEIL AN MINDERHEITEN

Der auf die Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital entfallende Ergebnisanteil (Ergebnisanteil an Minderheiten) beläuft sich auf 0 Mio. € (2022: 7 Mio. €) und betrifft 25 % der Anteile an Porsche Singapore Pte. Ltd, Singapur. Die im Vorjahr ausgewiesenen 25 % der Anteile an der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh wurden im Geschäftsjahr 2023 erworben.

12. ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Durch Satzungsänderung der Porsche AG im Vorjahr, die mit Wirkung zum 15. August 2022 in das Handelsregister eingetragen wurde, änderte sich die Anzahl der ausgegebenen Aktien auf 455.500.000 Stammaktien und 455.500.000 Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2023 und 2022 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 28 Abs. 4 der Satzung der Porsche AG steht den Vorzugsaktionären über die auf die Stammaktien entfallende Dividende hinaus eine Mehrdividende in Höhe von 0,01 € je Vorzugsaktie zu:

		2023	2022 ¹
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
<hr/>			
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	5.157	4.967
Anteil von Minderheiten	Mio. €	0	7
Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	Mio. €	5.157	4.960
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.576	2.478
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.581	2.482
<hr/>			
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	5,66	5,44
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	5,67	5,45

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

13. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der Berichtsperiode haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2023	2022	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	2.834	2.651	6,9
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.081	1.951	6,7
Aktivierungsquote in %	73,5	73,6	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	960	784	22,4
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.712	1.484	15,3

Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2023 beläuft sich auf 19 Mio. € (2022: 19 Mio. €).

Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte vom 1. Januar zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Geschäfts- oder Firmenwerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	2.556	7.040	4.150	20	13.766
Währungsdifferenzen	-1	0	-	-1	-2
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Zugänge	373	341	1.740	-	2.454
Umbuchungen	5	1.338	-1.338	-	5
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Abgänge	21	241	2	-	264
Stand am 31.12.2023	2.911	8.477	4.551	19	15.959
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.560	4.732	-	1	6.293
Währungsdifferenzen	-1	0	-	-	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Zugänge planmäßig	396	959	-	-	1.355
Zugänge außerplanmäßig	1	0	0	-	1
Umbuchungen	-2	-	-	-	-2
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Abgänge	2	239	-	-	240
Stand am 31.12.2023	1.952	5.452	0	1	7.405
Restbuchwert zum 31.12.2023	960	3.025	4.550	19	8.554

Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte vom 1. Januar zum 31. Dezember 2022

Mio. €	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Geschäfts- oder Firmenwerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	2.210	8.353	2.479	10	13.052
Währungsdifferenzen	1	0	-	0	1
Änderungen Konsolidierungskreis	2	-	-	10	12
Zugänge	374	106	1.845	-	2.325
Umbuchungen	1	165	-165	-	1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	3	-	-	0	3
Abgänge	29	1.585	7	-	1.621
Stand am 31.12.2022	2.556	7.040	4.150	20	13.766
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	1.330	5.531	-	1	6.862
Währungsdifferenzen	1	0	-	-	0
Änderungen Konsolidierungskreis	1	-	-	-	1
Zugänge planmäßig	255	784	-	-	1.039
Zugänge außerplanmäßig	-	1	-	-	1
Umbuchungen	0	-	-	-	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	2	-	-	-	2
Abgänge	25	1.583	-	-	1.608
Stand am 31.12.2022	1.560	4.732	-	1	6.293
Restbuchwert zum 31.12.2022	995	2.309	4.150	19	7.473

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere sonstige erworbene immaterielle Vermögenswerte, Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie der Immateriellen Vermögenswerte wird der Nutzungswert herangezogen. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe → Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zum Werthaltigkeitstest verwiesen.

14. SACHANLAGEN

Entwicklung der Sachanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf frem- den Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	6.544	2.903	9.039	1.230	19.717
Währungsdifferenzen	-39	-1	-6	-1	-47
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	-	0
Zugänge	243	193	802	558	1.796
Umbuchungen	125	121	332	-401	178
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Abgänge	70	30	217	5	322
Stand am 31.12.2023	6.803	3.186	9.951	1.381	21.322
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.696	1.782	7.315	-	10.793
Währungsdifferenzen	-13	0	-3	-	-17
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	-	0
Zugänge planmäßig	286	248	780	-	1.315
Zugänge außerplanmäßig	-	0	-	-	0
Umbuchungen	1	1	112	-	113
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Abgänge	49	23	205	-	277
Stand am 31.12.2023	1.922	2.008	7.998	-	11.927
Restbuchwert am 31.12.2023	4.881	1.179	1.953	1.381	9.394

Entwicklung der Sachanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf frem- den Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	6.008	2.629	9.016	993	18.646
Währungsdifferenzen	7	0	0	1	8
Änderungen Konsolidierungskreis	67	16	3	7	94
Zugänge	263	194	299	716	1.473
Umbuchungen	322	105	50	-478	-1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	16	-	8	0	24
Abgänge	108	41	321	8	478
Stand am 31.12.2022	6.544	2.903	9.039	1.230	19.717
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	1.455	1.569	6.859	0	9.883
Währungsdifferenzen	-1	0	0	-	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	14	10	3	-	26
Zugänge planmäßig	280	233	759	-	1.272
Zugänge außerplanmäßig	-	5	-	-	5
Umbuchungen	1	1	-2	0	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	5	-	3	-	9
Abgänge	46	35	302	0	383
Stand am 31.12.2022	1.696	1.782	7.315	-	10.793
Restbuchwert zum 31.12.2022	4.848	1.121	1.725	1.230	8.924

Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 25 Mio. € (2022: 20 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

15. VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Entwicklung der vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	5.781
Währungsdifferenzen	-194
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge	2.900
Umbuchungen	2
Abgänge	2.367
Stand am 31.12.2023	6.121
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	1.926
Währungsdifferenzen	-63
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge planmäßig	833
Zugänge außerplanmäßig	160
Abgänge	789
Zuschreibungen	137
Stand am 31.12.2023	1.931
Restbuchwert zum 31.12.2023	4.190

Entwicklung der vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	5.744
Währungsdifferenzen	287
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge	2.150
Umbuchungen	-6
Abgänge	2.395
Stand am 31.12.2022	5.781
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	1.790
Währungsdifferenzen	91
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge planmäßig	847
Zugänge außerplanmäßig	140
Abgänge	781
Zuschreibungen	162
Stand am 31.12.2022	1.926
Restbuchwert zum 31.12.2022	3.854

Unter den Vermieteten Vermögenswerten ist das im Wege des Operating Leasing an Kunden vermietete Leasingvermögen ausgewiesen. Wertminderungen von vermieteten Vermögenswerten aus diesen Fahrzeugleasingverträgen werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt (2023: 160 Mio. €, 2022: 140 Mio. €). In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein.

Die Konzerngesellschaften treten im Segment Finanzdienstleistungen als Leasinggeber auf und vermieten hauptsächlich eigene Produkte.

16. AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE UND SONSTIGE FINANZANLAGEN

Entwicklung der At Equity bewerteten Anteile und sonstigen Finanzanlagen vom 1. Januar zum 31. Dezember 2023

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Finanzanlagen	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	815	662	1.477
Währungsdifferenzen	-	-2	-2
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-4	-4
Zugänge	13	232	245
Abgänge	-	7	7
erfolgsneutrale Veränderungen	0	-3	-2
erfolgswirksame Veränderungen	-9	-13	-22
Dividenden	-2	-	-2
Stand am 31.12.2023	817	866	1.683
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2023	192	26	218
Zugänge	-	31	31
Zuschreibungen	27	5	31
Stand am 31.12.2023	165	52	217
Restbuchwert zum 31.12.2023	651	814	1.465

Entwicklung der At Equity bewerteten Anteile und sonstigen Finanzanlagen vom 1. Januar zum 31. Dezember 2022

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Finanzanlagen	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	720	338	1.058
Währungsdifferenzen	–	1	1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–14	–14
Zugänge	101	394	495
Abgänge	–	82	82
erfolgsneutrale Veränderungen	1	22	23
erfolgswirksame Veränderungen	–7	5	–2
Dividenden	–1	–	–1
Stand am 31.12.2022	815	662	1.477
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2022	147	25	172
Zugänge	45	3	47
Zuschreibungen	–	0	0
Stand am 31.12.2022	192	26	218
Restbuchwert zum 31.12.2022	623	636	1.259

In den At Equity bewerteten Anteilen sind assoziierte Unternehmen in Höhe von 651 Mio. € (2022: 623 Mio. €) und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 0 Mio. € (2022: 0 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 13 Mio. € (2022: 101 Mio. €). Weitere Erläuterungen finden sich im Abschnitt „Konzernkreis“.

Die Sonstigen Finanzanlagen beinhalten im Wesentlichen zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 391 Mio. € (2022: 274 Mio. €), zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an assoziierten Unternehmen in Höhe von 193 Mio. € (2022: 139 Mio. €) und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 193 Mio. € (2022: 193 Mio. €).

17. VORRÄTE

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	400	481
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	325	387
Fertige Erzeugnisse, Waren	4.839	4.362
Kurzfristiges Vermietvermögen	49	29
Geleistete Anzahlungen	333	244
Sicherungsgeschäfte Vorräte	1	–
	5.947	5.504

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von 5.947 Mio. € (2022: 5.504 Mio. €) sind 54 Mio. € (2022: 37 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 24.959 Mio. € (2022: 23.476 Mio. €) als Aufwand erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 21 Mio. € (2022: 113 Mio. €) und resultieren aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen. Daneben wurden in der Berichtsperiode Wertaufholungen in Höhe von 2 Mio. € (2022: 2 Mio. €) erfolgswirksam erfasst, welche ebenso im Wesentlichen aus der Umbewertung von

Gebrauchtfahrzeugen resultieren. Von den Vorräten sind Leasingrückläufer in Höhe von 24 Mio. € (2022: 6 Mio. €) im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen als Sicherheiten verpfändet.

18. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Dritte	1.008	750
nahestehende Unternehmen und Personen	440	519
	1.449	1.268

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Nettoforderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten. Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

19. LANG- UND KURZFRISTIGE FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzten sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert		Fair Value		Buchwert		Fair Value	
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	31.12.2022
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	895	3.039	3.934	4.057	816	2.876	3.692	3.620
Händlerfinanzierung	49	107	156	169	35	13	48	51
	944	3.146	4.089	4.226	851	2.889	3.740	3.671
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	5	–	5	5	26	–	26	26
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	720	1.531	2.251	2.349	661	1.494	2.154	2.119
	1.669	4.676	6.345	6.580	1.538	4.382	5.920	5.816

20. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Buchwert			Buchwert ¹		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	631	813	1.445	281	511	791
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.379	609	1.988	5.203	243	5.446
	2.010	1.422	3.432	5.484	753	6.237

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Die Reduktion der Übrigen finanziellen Vermögenswerte betraf im Wesentlichen die Auflösung von Geldanlagen überschüssiger Liquidität in Form von Darlehensforderungen in Höhe von 2.800 Mio. € zum 31. Dezember 2022 gegen die Volkswagen AG und in Höhe von 798 Mio. € gegen die Volkswagen International Belgium S.A..

Zudem enthalten die Übrigen finanziellen Vermögenswerte Verfügungsbeschränkungen der Flüssigen Mittel in Höhe von 331 Mio. € (2022: 285 Mio. €). Diese bestehen im Zusammenhang mit eingesammelten Kundenzahlungen für verkaufte Forderungen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Programmen, welche kurzfristig an die Vertragspartner weitergereicht werden müssen, sowie Sicherheiten im Zusammenhang mit Fahrzeugfinanzierungen.

Auf die ausgewiesenen Übrigen finanziellen Vermögenswerte wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Nettobuchwerten der Übrigen finanziellen Vermögenswerte.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfte zur Absicherung gegen:		
Währungs- und Zinsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	1.215	606
Hedge-Geschäfte (Zins und Währung)	1.215	606
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	230	186
	1.445	791

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert.

21. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN

Die Sonstigen Forderungen setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Sonstige Steueransprüche	603	0	603	397	0	397
Übrige Forderungen	457	78	534	312	100	412
Bedingte Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	19	–	19	20	–	20
	1.079	78	1.157	728	100	829

Die Übrigen Forderungen enthalten abgegrenzte Aufwendungen in Höhe von 204 Mio. € (2022: 199 Mio. €). Diese ergeben sich im Wesentlichen aus Mieten und Marketingaufwendungen sowie abgegrenzten Wartungsaufwendungen für Hard- und Software.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2023	2022
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	20	13
Zu- und Abgänge	0	6
Veränderungen der Wertberichtigungen	0	0
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	19	20

Die bedingten Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	99	67
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–33	–27
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	66	41
dafür erhaltene Anzahlungen	–47	–21
	19	20

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf 298 Mio. € (2022: 177 Mio. €). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Für diese wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

22. ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Latente Ertragsteueransprüche	–	627	627	–	742	742
Ertragsteuerforderungen	235	–	235	87	–	87
Gesamt	235	627	862	87	742	829

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 602 Mio. € (2022: 719 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

23. WERTPAPIERE UND TERMINGELDANLAGEN

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden zum Fair Value bewertet. Wertpapiere in Höhe von 0 Mio. € (2022: 1 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- bzw. Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

24. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Guthaben bei Kreditinstituten	1.647	1.316
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	4.173	2.403
	5.820	3.719

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten. Die Guthaben bei verbundenen Unternehmen (Cash-Pool) umfassen täglich bzw. kurzfristig fällige Geldanlagen mit nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken.

25. EIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile an Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt. Die Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote entfallen auf den Erwerb der ausstehenden Anteile an Minderheiten (nicht beherrschenden Anteile) an der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh.

Die zum 31. Dezember 2022 dargestellte Veränderung aus Sachausschüttung durch Abspaltung von Vermögenswerten sowie die übrigen Veränderungen betreffen die im Vorjahr abgebildeten Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang der Porsche AG.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 1,00 € am Grundkapital. Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG beträgt 911 Mio. € und ist in 455.500.000 nennwertlosen Stammaktien und 455.500.000 nennwertlosen Vorzugsaktien aufgeteilt. Jede Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 1,00 € am Grundkapital. Die Vorzugsaktien sind im Vergleich zu den Stammaktien mit dem Recht auf eine um 0,01 € höhere Mehrdividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet.

Die Stammaktien der Porsche AG werden zu 75 % von der Porsche Holding Stuttgart GmbH abzüglich einer Stammaktie sowie zu 25 % von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) zuzüglich einer Stammaktie gehalten. Die Vorzugsaktien befinden sich mittelbar über die Porsche Holding Stuttgart GmbH mit 75,8 % im Besitz der Volkswagen AG und mit 24,2 % im Streubesitz.

Im Vorjahr bestand zwischen der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, welcher am 31. Dezember 2022 endete.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern sowie sonstige Kapitaleinzahlungen und hat sich in der Berichtsperiode um 0 Mio. € (2022: – 10.403 Mio. €) auf 3.822 Mio. € (2022: 3.822 Mio. €) verringert.

Gewinnrücklage

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um Rücklagen für angesammelte Gewinne sowie um Rücklagen für die Neubewertungen aus Pensionsplänen.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie erfolgsneutrale Transaktionen.

In der Rücklage für die Neubewertungen aus Pensionsplänen werden die erfolgsneutralen Veränderungen der Pensionsrückstellungen erfasst.

Dividenden und Dividendenvorschlag

Die Dividendenausschüttung der Porsche AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Porsche AG ausgewiesenen Bilanzgewinn.

Der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 3.420 Mio. € (2022: 916 Mio. €) eine Dividende in Höhe von insgesamt 2.100 Mio. €, das bedeutet 2,30 € je Stammaktie und 2,31 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG vom 28. Juni 2023 der Beschluss über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2022 gefasst, welcher zu einer Ausschüttung in Höhe von 1,00 € je Stammaktie und 1,01 € je Vorzugsaktie führte. Die Gesamtausschüttung belief sich somit auf 916 Mio. €

Übrige Rücklagen

Bei den Übrigen Rücklagen handelt es sich um Rücklagen für Währungsumrechnung, für Cashflow Hedges (OCI I), für abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II), für Eigen- und Fremdkapitalinstrumente sowie um At Equity bewertete Anteile.

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften. Darüber hinaus werden zur einheitlichen Erfassung von Fremdwährungseffekten im Eigenkapital Währungsdifferenzen aus der Umrechnung des Kapitals in dieser Rücklage ausgewiesen.

In der Cash Flow Hedge Rücklage (OCI I) sind nur die designierten effektiven Bestandteile der Wertänderungen von Sicherungsinstrumenten enthalten. Die nicht designierten Bestandteile der Wertänderungen der Sicherungsinstrumente sind dagegen in der Rücklage für abgegrenzte Kosten der Sicherung (OCI II) enthalten.

In der Rücklage für At Equity bewertete Anteile werden die anteiligen ergebnisunwirksamen Veränderungen der At Equity bewerteten Anteile ausgewiesen.

Anteile an Minderheiten

Die Anteile an Minderheiten (nicht beherrschenden Anteile) am Eigenkapital betreffen 25 % der Anteile an Porsche Singapore Pte. Ltd, Singapur. Die im Vorjahr ausgewiesenen 25 % der Anteile an der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh wurden im Geschäftsjahr 2023 erworben.

26. RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND PENSIONSÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche AG Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Die Aufwendungen für beitragsorientierte staatliche und private Pläne beliefen sich in der Berichtsperiode im Porsche AG Konzern auf insgesamt 280 Mio. € (2022: 259 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 262 Mio. € (2022: 239 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden. Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden im Wesentlichen gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuarien ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden unter anderem versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends sowie die Lebenserwartungen berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	150	128
Fair Value des Planvermögens	-142	-113
Finanzierungsstatus (Saldo)	8	14
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	4.306	3.653
Bilanzwerte	4.314	3.667
davon Pensionsrückstellungen	4.315	3.668
davon Sonstige Vermögenswerte	1	0

Wesentliche Versorgungsregelungen im Porsche AG Konzern

Der Porsche AG Konzern bietet seinen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeiter im Inland und ergeben sich grundsätzlich aus Betriebsvereinbarungen. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit diesen Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Porsche AG Konzern seit 2022 neue leistungsorientierte inländische Pläne eingeführt, deren Leistungen über

entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen im Inland beschrieben.

AUSSCHLIEßLICH ÜBER BILANZRÜCKSTELLUNGEN FINANZIERT INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den arbeitgeberfinanzierten Pensionsplänen bestehen weitgehend beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert.

Bei den arbeitnehmerfinanzierten Pensionsplänen bestehen beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Der jährliche Versorgungsaufwand (gemäß individueller Entgeltumwandlungsvereinbarung) wird durch Multiplikation mit Altersfaktoren in Kapitalbausteine umgerechnet. Die Altersfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Kapitalbausteine – abhängig vom jeweiligen Pensionsplan – als einmalige Zahlung, mehrmalige Zahlungen oder als lebenslange Rente (durch Verrentung des Versorgungskapitals) ausgezahlt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Sofern das jeweilige Versorgungssystem lebenslang laufende Rentenzahlungen vorsieht, tragen die Gesellschaften das Langlebkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

ÜBER EXTERNES PLANVERMÖGEN FINANZIERT INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten, kapitalmarktorientierten Leistungszusagen. Hierbei bildet die Summe der einkommens- und statusabhängigen Beiträge zuzüglich einer Kapitalmarktrendite das Versorgungskapital, welches grundsätzlich als Einmalkapital ausgezahlt wird. Das Versorgungskapital beträgt mindestens 80 % der geleisteten Beiträge. Für die Pensionspläne erfolgen regelmäßig Dotierungen in ein Treuhandvermögen, das durch den Porsche Trust e.V. treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird.

Da das Treuhandvermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllt, ist insoweit eine Verrechnung mit der Verpflichtung erfolgt.

Die Höhe des Planvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien des Porsche Trust e.V. kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften bzw. Treugeber vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien der Treugeber mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Treuhandvermögen in einen Spezialfonds investiert, welcher wiederum teilweise in Aktienfonds, teilweise in Mischfonds investiert.

Bewertung der Rückstellungen für Pensionen des Porsche AG Konzerns

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden erheblichen versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	Deutschland		Ausland	
	2023	2022	2023	2022
%				
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,20	3,60	4,15	4,48
Entgelttrend	4,60	3,30	2,44	2,51
Rententrend	2,20	2,20	1,65	1,76

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtungen gewichtet wurden. Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierenten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Bilanzwerte am 01.01.	3.667	5.525
Laufender Dienstzeitaufwand	167	320
Nettozinsaufwand	130	77
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	1	-22
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	377	-2.323
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	18	71
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	-1	47
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	-27	-17
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	0
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	-63	-58
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-1	-4
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	-	-
Konsolidierungskreisänderungen	-	1
Sonstige Veränderungen	-6	-3
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-1	2
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlung	50	51
Bilanzwerte am 31.12.	4.314	3.667

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	3.781	5.669
Laufender Dienstzeitaufwand	167	320
Aufzinsung der Verpflichtung	136	80
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	1	-22
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	377	-2.323
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	18	71
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	2	1
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-63	-58
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-5	-4
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-1	-4
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	-	-
Konsolidierungskreisänderungen	-	1
Sonstige Veränderungen	-6	-3
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	0	2
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlungen	50	51
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	4.456	3.781

Die versicherungsmathematischen Verluste durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Änderung des Abzinsungssatzes im Inland. Im Vorjahr führte der Anstieg des Abzinsungssatzes von 1,4 % auf 3,6 % zu versicherungsmathematischen Gewinnen in Höhe von 2.426 Mio. €, wohingegen sich der Anstieg des Rententrends von 1,7 % auf 2,2 % gegenläufig auswirkte und die versicherungsmathematischen Gewinne um 164 Mio. € reduzierte.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		31.12.2023		31.12.2022	
		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	3.998	-10,28	3.406	-9,90
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.997	12,15	4.221	11,65
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	4.687	5,19	3.968	4,95
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.248	-4,68	3.612	-4,47
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	4.494	0,85	3.813	0,84
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.426	-0,68	3.755	-0,67
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	4.560	2,33	3.927	3,86

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 23 Jahre (2022: 22 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2023	2022
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	3.377	2.836
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	247	203
Rentner	832	741
	4.456	3.781

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	82	81
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	379	328
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	3.995	3.372
	4.456	3.781

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2023	2022
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	113	144
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	6	3
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	1	-47
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	27	17
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	1
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-5	-4
Sonstige Veränderungen	0	0
Währungsdifferenzen aus Plänen im Ausland	0	-1
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	142	113

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 6 Mio. € (2022: Aufwendungen in Höhe von 44 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 22 Mio. € (2022: 32 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8	–	8	14	–	14
Eigenkapitalinstrumente	19	–	19	20	–	20
Schuldinstrumente	5	–	5	4	–	4
Aktienfonds	35	–	35	20	–	20
Rentenfonds	34	–	34	29	–	29
Immobilienfonds	4	–	4	4	–	4
Sonstige Fonds	38	–	38	22	–	22
Sonstiges	1	0	1	0	0	1
Fair Value des Planvermögens	142	0	142	113	0	113

Das Planvermögen ist zu 38 % in Vermögenswerten in Großbritannien (2022: 43 %), zu 34 % in Vermögenswerten in den USA (2022: 38 %), zu 18 % in Vermögenswerten in Deutschland (2022: 8 %) und zu 10 % in Vermögenswerten in der Schweiz (2022: 11 %) investiert.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2023	2022
Laufender Dienstzeitaufwand	167	320
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	130	77
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-1	-4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Planabgeltung	–	–
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (-)	297	393

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

27. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen ¹	Gesamt ¹
Stand am 01.01.2023	1.725	893	79	1.213	3.909
Währungsänderungen	-16	-2	-1	-4	-24
Konsolidierungskreis-änderungen	-	-	-	1	1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Verbrauch	1.011	613	21	585	2.229
Zuführung/Neubildung	1.356	732	15	695	2.799
Umgliederung	41	-	-	-41	-
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	-17	17	-	-3	-3
Auflösung	58	16	23	100	197
Stand am 31.12.2023	2.020	1.010	49	1.176	4.256
davon kurzfristig	1.066	746	49	1.146	3.007
davon langfristig	954	264	-	31	1.249
Stand am 01.01.2022	1.665	850	173	660	3.348
Währungsänderungen	5	1	0	0	7
Konsolidierungskreis-änderungen	0	0	8	-1	6
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	6	0	1	0	7
Verbrauch	917	558	111	219	1.805
Zuführung/Neubildung	1.098	674	33	825	2.630
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	-98	-53	-	-	-151
Auflösung	22	21	23	53	118
Stand am 31.12.2022	1.725	893	79	1.213	3.909
davon kurzfristig	886	672	79	1.141	2.778
davon langfristig	839	220	-	72	1.131

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft enthalten insbesondere Rückstellungen für Garantieverpflichtungen sowie Boni. Die Garantieverpflichtung im Porsche AG Konzern ergibt sich im Wesentlichen aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge. Die Rückstellungen enthalten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsverpflichtungen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Die Ermittlung der Rückstellungen erfolgt unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs je Baureihe, Modelljahr und Land. Erkannte technische Einzelrisiken werden separat erfasst. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Garantierückstellungen ist abhängig vom Eintreten des Garantie- bzw. Gewährleistungsverpflichtungen und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Für die von der in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Dieseldiagnostik betroffenen Fahrzeuge wurden Rückstellungen für die erwarteten Reparaturmaßnahmen gebildet und eine entsprechende Forderung gegen die AUDI AG unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Für weitere Kunden- und Händlermaßnahmen für diese Fahrzeuge wurden die erwarteten Aufwendungen für Kulanzleistungen berücksichtigt. Die Rückstellungen für Boni ergeben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden insbesondere für Bonuszahlungen, Jubiläumsgewährungen, Zeitguthaben, Aufstockungsbeträge für Altersteilzeit, Tantiemen sowie Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Rechts- und Prozessrisiken betreffen im Wesentlichen die in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Rechtsrisiken.

In den Übrigen Rückstellungen sind Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 170 Mio. € (2022: 152 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus beinhalten die Übrigen Sonstigen Rückstellungen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, wie beispielsweise aus Produkthaftpflicht, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe bzw. der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt. Ebenfalls sind zum Bilanzstichtag Lieferantenforderungen enthalten, die u.a. mit der Inflationsentwicklung im Geschäftsjahr im Zusammenhang stehen.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 67 % innerhalb eines Jahres, zu 26 % zwischen ein und fünf Jahren und zu 7 % danach erwartet.

28. LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
ABS-Refinanzierungen	3.104	4.316	7.420	2.791	3.490	6.282
Schuldverschreibungen	304	957	1.260	229	1.260	1.488
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	299	329	629	337	326	663
Leasingverbindlichkeiten	113	934	1.047	106	940	1.046
Sonstige Finanzschulden	61	-	61	1	-	1
	3.880	6.537	10.417	3.464	6.016	9.480

Im Falle der ABS-Refinanzierungen in Höhe von 7.420 Mio. € (2022: 6.282 Mio. €) handelt es sich um Transaktionen, welche im Zusammenhang mit Refinanzierung des Portfolios an Leasing- und Finanzierungsverträgen stehen. Diese werden in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert. Die Schuldverschreibungen in Form von Schuldscheindarlehen wurden in unterschiedlichen Tranchen mit fester und variabler Verzinsung platziert und sind zum Teil zurückgezahlt. Die Nominalvolumina der Schuldscheindarlehen betragen insgesamt 1.261 Mio. € (2022: 1.489 Mio. €).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dienen überwiegend der Refinanzierung innerhalb des Finanzdienstleistungsgeschäfts und in geringem Umfang der kurzfristigen Finanzierung. Die Nominalverzinsung beträgt abhängig von Währung, Laufzeit und Vertragsgestaltung zwischen 0,24 % und 4,43 % (2022: 0,23 % und 4,93 %).

29. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	2.899
	3.490	2.899

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten.

Sämtliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

30. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	368	299	667	654	631	1.285
Verbindlichkeiten aus Zinsen	16	–	16	13	–	13
Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsvertrag und Steuerumlageverfahren mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH	0	–	0	3.990	–	3.990
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	848	64	912	626	240	870
	1.231	364	1.595	5.287	872	6.158

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten von Minderheitsgesellschaftern in Höhe von 0 Mio. € (2022: 174 Mio. €).

Die Position Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und Zinsswaps.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfte zur Absicherung gegen Währungs- und Zinsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	565	1.206
Hedge Geschäfte (Zins und Währung)	565	1.206
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	103	79
	667	1.285

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe → 36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE näher erläutert.

31. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	904	562	1.466	733	582	1.315
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	407	4	411	627	4	632
im Rahmen der sozialen Sicherheit	8	–	8	9	–	9
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	223	2	225	283	5	288
Übrige Verbindlichkeiten	253	169	422	255	143	398
	1.795	737	2.532	1.908	734	2.642

Die Übrigen Verbindlichkeiten enthalten Passive Rechnungsabgrenzungen. Diese setzen sich aus Mietsonderzahlungen von 336 Mio. € (2022: 303 Mio. €) und sonstigen Rechnungsabgrenzungen von 78 Mio. € (2022: 61 Mio. €) zusammen.

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2023	2022
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	1.315	1.236
Zu- und Abgänge	183	94
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–2
Währungsänderungen	–32	–12
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	1.466	1.315

Darin enthalten sind zudem die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	143	97
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–141	–96
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	2	1
dafür erhaltene Anzahlungen	–22	–10
	21	9

32. ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Buchwert			Buchwert ¹		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	2.010	2.010	–	1.607	1.607
Ertragsteuerrückstellungen	128	–	128	167	–	167
Ertragsteuerverbindlichkeiten	31	–	31	64	–	64
Gesamt	159	2.010	2.169	231	1.607	1.838

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 48 Mio. € (2022: 10 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

33. KAPITALFLUSSRECHNUNG

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge (im Wesentlichen Abschreibungen, Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und sonstige zahlungsunwirksame Sachverhalte) bereinigt. Dabei umfassen die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge im Wesentlichen Bewertungseffekte von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und Veränderungen von Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen für die Ergebnisabführung und Dividendenzahlungen sowie die Tilgung von Anleihen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, die Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten.

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbaar.

In der Kapitalflussrechnung sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit enthalten:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Gezahlte Zinsen	312	189
Erhaltene Zinsen	592	230
Erhaltene Dividenden ¹	4	3

¹ Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie sonstigen Beteiligungen.

Die gezahlten und erhaltenen Zinsen enthalten ebenfalls die in den Kosten der Umsatzerlöse bzw. den Umsatzerlösen ausgewiesenen Zinsaufwendungen bzw. Zinserträge aus dem Segment Finanzdienstleistungen.

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	5.820	3.719
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	6	26
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	5.826	3.745

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel. Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

Mio. €	Stand am 01.01.2023	Zahlungsunwirksame Vorgänge					Stand am 31.12.2023
		Zahlungswirksame Veränderungen	Währungs- kurs- änderungen	Änderungen Konsolidie- rungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
ABS Refinanzierungen	6.282	1.329	-190	-	-	0	7.420
Sonstiger Kreditstand	2.152	-22	-91	-	0	-89	1.950
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.046	-113	-18	-	-	132	1.047
Kreditstand	9.480	1.194	-299	-	0	42	10.417
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-1	1	0	-	-	-	0
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	9.480	1.194	-299	-	0	42	10.417

¹ Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Mio. €	Stand am 01.01.2022	Zahlungsunwirksame Vorgänge					Stand am 31.12.2022
		Zahlungswirksame Veränderungen	Währungs- kurs- änderungen	Änderungen Konsolidie- rungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
ABS Refinanzierung	6.418	-426	290	-	-1	0	6.282
Sonstiger Kreditstand	2.246	-240	-28	167	0	7	2.152
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.063	-115	5	0	-	93	1.046
Kreditstand	9.727	-781	267	167	-1	100	9.480
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	4	-5	0	-	-	-	-1
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	9.731	-786	268	167	-1	100	9.480

¹ Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

34. IAS 23 (FREMDKAPITALKOSTEN)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 113 Mio. € (2022: 58 Mio. €) und entfielen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Porsche AG Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,4 % (2022: 2,2 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

35. IFRS 16 (LEASINGVERHÄLTNISSE)

35.1 Leasingnehmerbilanzierung

Der Porsche AG Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

Ausweis und Entwicklung der Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Gesamt
Bruttobuchwert (oder Anschaffungskosten) Stand am 01.01.2023	1.264	15	61	1.340
Währungsänderungen	-23	-	0	-23
Zugänge	145	-	9	154
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-
Abgänge	64	1	11	76
Stand am 31.12.2023	1.323	14	58	1.394
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	310	4	30	344
Währungsänderungen	-8	-	0	-8
Zugänge planmäßig	117	1	12	131
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-
Abgänge	43	1	11	55
Stand am 31.12.2023	377	4	31	412
Nettobuchwert am 31.12.2023	946	10	27	982

Ausweis und Entwicklung der Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	1.211	11	63	1.285
Währungsänderungen	4	0	0	4
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	1
Zugänge	127	5	5	137
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-2	-	-	-2
Abgänge	76	1	8	84
Stand am 31.12.2022	1.264	15	61	1.340
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	229	3	25	257
Währungsänderungen	-1	0	0	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	0	0
Zugänge planmäßig	116	1	13	130
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-1	-	-	-1
Abgänge	33	0	8	41
Stand am 31.12.2022	310	4	30	344
Nettobuchwert am 31.12.2022	954	12	31	997

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 5 Mio. € (2022: 5 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzposten

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Finanzschulden	934	940
Kurzfristige Finanzschulden	113	106
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	1.047	1.046

Fälligkeitsanalyse der undiskontierten Leasingverbindlichkeiten

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2023	150	454	866	1.470
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2022	139	429	905	1.473

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 38 Mio. € (2022: 30 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betragen im Geschäftsjahr insgesamt 38 Mio. € (2022: 40 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 113 Mio. € (2022: 92 Mio. €) betragen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 2 Mio. € (2022: 2 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 304 Mio. € (2022: 278 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2023	2022
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	3	4
Verlängerungsoptionen	277	264
Kündigungsoptionen	2	1
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	23	1
Gesamt	305	269

35.2 Leasinggeberbilanzierung

Der Porsche AG Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Porsche AG Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9, in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Porsche AG Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

35.2.1 OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSE

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte, die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesen sind, beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 4.190 Mio. € (2022: 3.854 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 4.190 Mio. € (2022: 3.854 Mio. €). Weitere Erläuterungen zur Wertentwicklung der Vermieteten Vermögenswerte finden sich im Abschnitt „Entwicklung der vermieteten Vermögenswerte“.

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Angabe zum 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	205	471	928	244	53	52	1.954

Angabe zum 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	192	577	689	206	49	58	1.771

Aufgliederung der Erträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen

Mio. €	2023	2022
Leasingerträge	1.225	1.190
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	0	–
Summe	1.225	1.190

35.2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 119 Mio. € (2022: 97 Mio. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Nicht garantierter Restbuchwert	279	271
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	2.328	2.204
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-231	-181
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-120	-113
Nettoinvestitionswert	2.256	2.180

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinnten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Angabe zum 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	865	663	535	231	31	5	2.328

Angabe zum 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	782	636	517	219	43	7	2.204

36. FINANZRISIKOMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE

36.1 Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Durch die internationalen Aktivitäten in den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen ergeben sich Finanzrisiken und Chancen, die sich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns auswirken. Diese Risiken lassen sich in Marktpreisrisiken, Kredit- und Ausfallrisiken sowie Liquiditätsrisiken gliedern. Die Risiken werden regelmäßig überwacht, berichtet und insbesondere durch den Einsatz von Finanzinstrumenten zentral gesteuert. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller Risikopositionen zur Sicherung des Bestandes und der Ertragskraft des Porsche AG Konzerns.

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und die Steuerung von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche AG Konzern sind interne Richtlinien verankert, in denen die Prozesse des Risikomanagements und der Risikosteuerung klar definiert sind. Diese Richtlinien regeln unter anderem den Einsatz von Finanzinstrumenten bzw. Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren, wie beispielsweise eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Außerdem ist festgelegt, dass sich Finanzgeschäfte immer am Bedarf aus dem Grundgeschäft orientieren. Finanzgeschäfte werden daher nicht zu spekulativen Zwecken abgeschlossen. Die Risiken werden durch das Treasury konzernweit identifiziert, analysiert und überwacht. Die zugrundeliegenden Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente bzw. die Anwendung von Hedge Accounting erfolgt insbesondere zur Steuerung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken. Währungsrisiken aus künftigen Fremdwährungsumsätzen werden durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren abgesichert. Als Sicherungsinstrumente kommen im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen zum Einsatz. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen unter Berücksichtigung der Beschaffungsumfänge in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt. Zinsänderungsrisiken aus variabel verzinsten Finanzierungsanteilen sowie Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden durch den Einsatz geeigneter Derivate, zum Beispiel Zinsswaps, weitestgehend abgesichert. Rohstoffpreisrisiken werden durch den Einsatz von Sicherungsinstrumenten in Form von Averaging Swaps für einen Zeitraum von mehreren Jahren abgesichert. Kontrahenten für die Kurs-, Zins- und Rohstoffpreissicherungsgeschäfte sind im Wesentlichen große nationale und internationale Finanzinstitute sowie die Volkswagen AG. Die Zusammenarbeit erfolgt nach einheitlichen Richtlinien und unterliegt einer laufenden Überwachung.

Bei den zu Sicherungszwecken abgeschlossenen Finanzinstrumenten treten Kontrahentenrisiken auf, die einen negativen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben können. Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen ebenfalls Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten hätte einen negativen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Porsche AG Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte in bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Chancen- und Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts im Abschnitt → **Finanzrisikomanagement und -methoden sowie Chancen**.

36.2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert. Des Weiteren wird das maximale Kredit- und Ausfallrisiko durch gehaltene Sicherheiten gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften sowie Barsicherheiten zum Einsatz. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die gehaltenen Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 8 Mio. € (2022: 4 Mio. €).

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Finanzinstitute, die Volkswagen International Belgium S.A. sowie die Volkswagen AG. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf Bonitäts-einschätzungen der Vertragspartner aufbaut. Die Beträge für das maximale Ausfallrisiko werden in Kapitel → 36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor.

36.2.1 RISIKOVORSORGE

Im Porsche AG Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und auf sonstige Risikoexposition das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Dabei unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach (Vereinfachter Ansatz). Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modells des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In den Stufen 2 bis 4 werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet.

Der Simplified Approach wird im Porsche AG Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswerts gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Bruttoforderungen sowie der Risikovorsorgen für die unterschiedlichen Klassen der finanziellen Vermögenswerte.

Veränderung der Bruttobuchwerte für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte¹

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	12.949	198	15	1.330	14.492
Währungsumrechnungsdifferenzen	-247	-9	0	-12	-268
Änderungen Konsolidierungskreis	3	-	-	0	3
Veränderungen	-964	-	-26	168	-822
Transfer in					
Stufe 1	194	-183	-11	-	-
Stufe 2	-278	278	-	-	-
Stufe 3	-36	-	36	-	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Buchwert am 31.12.2023	11.620	284	14	1.487	13.405

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	20.942	99	18	1.246	22.304
Währungsumrechnungsdifferenzen	117	5	0	4	125
Änderungen Konsolidierungskreis	-54	-	-	8	-46
Abgang durch Abspaltung	-11.887	-	-	-	-11.887
Veränderungen	3.961	-	-12	74	4.023
Transfer in					
Stufe 1	66	-61	-5	-	-
Stufe 2	-155	155	-	-	-
Stufe 3	-14	-	14	-	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-26	-	-	-1	-27
Buchwert am 31.12.2022	12.949	198	15	1.330	14.492

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Veränderung der Risikovorsorge für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	Stufen			Vereinfachter	Gesamt
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Ansatz	
Buchwert am 01.01.2023	50	11	14	36	111
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	0	0	0	-2
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	0	0
Abgang durch Abspaltung	-	-	-	-	-
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	44	-	-	10	54
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	0	-	0	-	0
Transfer in					
Stufe 1	9	-5	-3	-	-
Stufe 2	-6	6	-	-	-
Stufe 3	-28	-	28	-	-
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-21	-	-1	-9	-31
Inanspruchnahmen	-	-	-27	-1	-28
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-	-
Buchwert am 31.12.2023	47	11	11	35	104

Mio. €	Stufen			Vereinfachter	Gesamt
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Ansatz	
Buchwert am 01.01.2022	44	10	13	33	100
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	0	0	2
Änderungen Konsolidierungskreis	-18	-	-	1	-17
Abgang durch Abspaltung	-10	-	-	-	-10
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	75	-	-	8	83
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-	-	0	-	0
Transfer in					
Stufe 1	9	-7	-3	-	-
Stufe 2	-8	8	-	-	-
Stufe 3	-13	-	13	-	-
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-30	-	-3	-5	-38
Inanspruchnahmen	-	-	-6	-1	-7
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	-	-	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	0	0
Buchwert am 31.12.2022	50	11	14	36	111

Veränderung der Bruttobuchwerte für Forderungen aus Leasingverträgen

Mio. €	Vereinfachter Ansatz	
	2023	2022
Buchwert am 01.01.	2.313	1.841
Währungsumrechnungsdifferenzen	-37	-1
Änderungen Konsolidierungskreis	-	253
Veränderungen	120	221
Buchwert am 31.12.	2.396	2.313

Veränderung der Risikovorsorge für Forderungen aus Leasingverträgen

Mio. €	Vereinfachter Ansatz	
	2023	2022
Buchwert am 01.01.	113	114
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	23	25
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-8	-6
Inanspruchnahmen	-8	-18
Buchwert am 31.12.	121	113

Der Wert der ausgegebenen Finanzgarantien und Kreditzusagen beläuft sich auf 63 Mio. € (2022: 66 Mio. €). Die darauf gebildete Risikovorsorge beträgt zum 31. Dezember 2023 0 Mio. € (2022: 0 Mio. €).

36.2.2 MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich keine vertraglichen Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes geführt haben.

36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Porsche AG Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

Maximales Kreditrisiko nach Klassen

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	–	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte ¹	13.302	14.379
Finanzgarantien und Kreditzusagen	63	66
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	2.276	2.200
Gesamt	15.640	16.645

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ sind Forderungen aus Langfristfertigung nach IFRS 15 sowie Forderungen aus Leasingverträgen nach IFRS 16 zusammengefasst, deren maximales Ausfallrisiko den Buchwerten entspricht und in den Anhangangaben → 21. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN und → 35. IFRS 16 (LEASINGVERHÄLTNISSE) beschrieben wird.

36.2.4 RATINGKLASSEN

Im Porsche AG Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit „gut“ bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit „gut“ eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	11.620	–	–	3.867
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	284	–	10
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	14	7
Gesamt	11.620	284	14	3.883

Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2022

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite) ¹	12.949	–	–	3.629
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	198	–	10
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	15	5
Gesamt	12.949	198	15	3.644

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Das Ausfallrisiko für Finanzgarantien und Kreditzusagen beläuft sich zum 31. Dezember 2023 auf 63 Mio. € (2022: 66 Mio. €) und ist der Ratingklasse 1 und Stufe 1 zuzuordnen.

36.3 LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche AG Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie der Aufnahme von Darlehen jederzeit sichergestellt. Zum 31. Dezember 2023 besteht eine syndizierte Kreditlinie in Höhe von 2.500 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €).

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel China) kann der Porsche AG Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

Fälligkeitsanalyse undiskontierter Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			2023	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			2022
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	4.325	6.238	1.075	11.639	3.779	5.478	1.205	10.462
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	–	–	3.490	2.899	–	–	2.899
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	863	64	–	928	4.585	240	–	4.825
Derivate	11.980	17.143	–	29.122	15.818	18.474	–	34.292
	20.658	23.445	1.075	45.178	27.081	24.193	1.205	52.478

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 4 Mio. € (2022: 15 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei

Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Zusätzlich bestehen Finanzgarantien und Kreditzusagen, die in der Tabelle → **Maximales Kreditrisiko nach Klassen** in der Anhangangabe → **36.2.3 MAXIMALES KREDITRISIKO** dargestellt sind. Bei den Finanzgarantien und Kreditzusagen handelt es sich insbesondere um einen Konsortialkreditvertrag mit einer Gesamtkreditzusage in Höhe von 145 Mio. €. Die Gesamtkreditzusage teilt sich auf die Fazilitäten A bis C auf, mit einer Laufzeit bis fünf Jahren (Fazilitäten A und B) bzw. über fünf Jahren (Fazilität C). Im Rahmen dieses Kreditvertrages fungiert die Porsche AG als Garantin bis zu einer maximalen Inanspruchnahme in Höhe von 38 Mio. € (Fazilitäten A und B) bzw. 25 Mio. € (Fazilität C).

Der Porsche AG Konzern generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die finanziellen Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Nettoumlaufvermögens und der Investitionen sowie der Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Das operative Liquiditätsmanagement wird mit Hilfe von Cash-Pools umgesetzt, durch die eine tägliche Zusammenführung von wesentlichen liquiden Mitteln im Porsche AG Konzern erfolgt. Es besteht darüber hinaus ein Cash-Pool mit der Volkswagen International Belgium S.A. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -bedarfe entsprechend den Anforderungen gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Prognosen der operativen Zahlungsströme einbezogen.

36.4 MARKTPREISRISIKO

36.4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs-, Zins-, Aktien- und Anleihekursrisiken sowie Rohstoffpreisisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik diese Risiken, insoweit möglich, durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen bzw. auszuschließen.

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow Hedges

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Cashflow Hedges nach Risikoarten:

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow Hedges

Mio. €	2023	2022
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-112	113
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-5	0
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-7
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	882	-818
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-61	-44
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	248	890
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	0	1
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-1	-
Absicherung des Rohstoffpreisisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	5	-
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-	-
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	1	-

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge bzw. Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen sowie im Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Porsche AG Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden im Segment Finanzdienstleistungen die Zins- und Währungsrisiken mittels Value-at-Risk (VaR) gemessen. Die Marktpreisisiken im Segment Automobile werden hingegen mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. Die Value-at-

Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 10 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cashflows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 521 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risiko-variablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und/oder Ergebnis ermittelt.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Porsche AG Konzern werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges aufgeführt:

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2023

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	5.857	26	21	6
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	32.043	969	484	1.215
Devisenoptionskontrakte	11.445	205	53	117
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	–	–	–	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps	431	15	6	9

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2022

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	6.633	190	0	168
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	32.238	262	1.022	288
Devisenoptionskontrakte	23.187	152	183	–31
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	32	2	–	2
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps	–	–	–	–

Die in der Tabelle dargestellte Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Hedge Accounting

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Cashflow Hedges gesicherten Grundgeschäfte aufgeführt:

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2023

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für	
		Aktive Cash-Flow-Hedges	Beendete Cash-Flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	6	15	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–5	–
Summe Zinsrisiko	6	11	–
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.342	1.301	18
Nicht designierte Komponenten	–	–765	–5
Latente Steuern	–	–162	–4
Summe Währungsrisiko	1.342	374	9
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	–	0	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	–
Summe Zins- und Währungsrisiko	–	0	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	10	9	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–3	–
Summe Rohstoffpreisrisiko	10	6	–

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2022

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Rücklage für	
		Aktive Cash-Flow-Hedges	Beendete Cash-Flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	169	164	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–45	–
Summe Zinsrisiko	169	118	–
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	252	171	–
Nicht designierte Komponenten	–	–1.152	–
Latente Steuern	–	296	–
Summe Währungsrisiko	252	–685	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	2	1	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	0	–
Summe Zins- und Währungsrisiko	2	1	–
Absicherung des Rohstoffpreissrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	0
Summe Rohstoffpreissrisiko	–	–	–

Entwicklung der Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst. In nachfolgender Tabelle erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

Entwicklung der Rücklage für Cashflow Hedges (OCI I) 2023

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoff- preissrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2023	118	119	1	–	238
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	–112	1.008	0	5	902
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	–102	–	–	–102
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	–104	–1	1	–100
Stand am 31.12.2023	11	921	0	6	938

Entwicklung der Rücklage für Cashflow Hedges (OCI I) 2022

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoff- preissrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2022	12	–373	0	–	–361
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	113	–134	1	–	–20
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	–45	–	–	–45
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	–7	672	–	–	665
Stand am 31.12.2022	118	119	1	–	238

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Porsche AG Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften sowie nicht designierter Cross-Currency Basis Spreads (CCBS) bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges zunächst im OCI II erfasst. Damit ergibt sich im Porsche AG Konzern eine sofortige ergebniswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Value der nicht designierten Komponenten bzw. Teilen hiervon im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

Entwicklung der Rücklage für die Kosten der Sicherung – nicht designierte Zeitwerte von Optionen

Mio. €	Währungsrisiko	
	2023	2022
Stand am 01.01.	–70	–85
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	21	97
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	1	–
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	35	–83
Stand am 31.12.	–12	–72

Entwicklung der Rücklage für die Kosten der Sicherung – nicht designierte Terminkomponente und Cross Currency Basis Spread (CCBS)

Mio. €	Währungsrisiko	
	2023	2022
Stand am 01.01.	-735	-255
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-148	-781
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	317	302
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	40	0
Stand am 31.12.	-525	-734

36.4.2 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT AUTOMOBILE

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko im Segment Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Variabel verzinsliche Positionen werden in Abhängigkeit der Marktlage durch den Abschluss von Zinsswaps teilweise abgesichert.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden im Segment Automobile mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 31 Mio. € (2022: 18 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 25 Mio. € (2022: 13 Mio. €) höher ausgefallen.

Währungsrisiko

Das Währungsrisiko im Segment Automobile resultiert insbesondere aus Transaktionen im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit, die nicht in der funktionalen Währung des jeweiligen Konzernunternehmens erfolgen. Zur Begrenzung der Währungsrisiken werden im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen eingesetzt. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen unter Berücksichtigung der Beschaffungsumfänge in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2023 in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), indische Rupie (INR), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), norwegische Krone (NOK), polnischer Zloty (PLN), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche AG Konzern Finanzinstrumente einget.

Wenn die funktionale Währung Euro gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätte, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2023 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	787	-772	752	-785
Ergebnis nach Ertragsteuern	-18	18	-35	35
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	65	-65	70	-70
Ergebnis nach Ertragsteuern	-8	8	-4	4
EUR/MXN				
Sicherungsrücklage	23	-23	11	-11
Ergebnis nach Ertragsteuern	-1	1	0	0
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	64	-64	19	-19
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	-3	3
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	185	-185	153	-153
Ergebnis nach Ertragsteuern	-11	11	-13	13
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	740	-630	1.013	-1.024
Ergebnis nach Ertragsteuern	-77	77	-104	104
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	121	-125	112	-118
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2	2	-3	3
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	24	-23	24	-23
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	-1	1
EUR/HKD				
Sicherungsrücklage	17	-18	21	-22
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2	2	-2	2
EUR/SGD				
Sicherungsrücklage	8	-8	10	-10
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	0	0
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	130	-125	74	-74
Ergebnis nach Ertragsteuern	-11	11	-18	18
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	109	-110	138	-137
Ergebnis nach Ertragsteuern	-3	3	-5	5
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	93	-91	84	-82
Ergebnis nach Ertragsteuern	-11	11	-9	9
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	50	-50	66	-65
Ergebnis nach Ertragsteuern	-9	9	-5	5
EUR/BRL				
Sicherungsrücklage	41	-41	19	-19
Ergebnis nach Ertragsteuern	-14	14	-5	5

Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität des Porsche AG Konzerns aufgelegten vollkonsolidierten Spezialfonds unterliegen insbesondere Aktien- und Anleihekursrisiken, welche sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben können. Generell wirkt der Porsche AG Konzern den Risiken aus den Spezialfonds dadurch entgegen, dass, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte geachtet wird. Den implementierten Risikomanagement-Systemen liegt teilweise eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kursicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2023 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 29 Mio. € (2022: 14 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2023 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 36 Mio. € (2022: 12 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Rohstoffpreisrisiko

Rohstoffrisiken für den Porsche AG Konzern resultieren unter anderem aus Rohstoffpreisentwicklung. Rohstoffpreisrisiken werden durch den Einsatz von Sicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von mehreren Jahren teilweise abgesichert. Als Sicherungsinstrumente kommen Averaging Swaps zum Einsatz, welche im Rahmen von Cashflow Hedge Accounting bilanziert werden. Das Volumen der Sicherungsgeschäfte wird auf Basis des geplanten Rohstoff-Exposures in den jeweiligen Beschaffungsverträgen ermittelt. Im Jahr 2023 wurden Preissicherungen für die Rohstoffe Aluminium, Kupfer, Nickel, Kobalt und Lithium-Hydroxid abgeschlossen.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 27 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen. Zum Jahresende 2022 waren keine Sicherungsumfänge als im Hedge Accounting klassifiziert.

36.4.3 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko im Segment Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie aus fristeninkongruenten Refinanzierungen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften sowie kombinierten Zins-/Währungsgeschäften begrenzt.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 34 Mio. € (2022: 51 Mio. €).

Währungsrisiko

Das Währungskursrisiko im Segment Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Diese Risiken werden teilweise durch den Abschluss von kombinierten Zins-/Währungsgeschäften begrenzt.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Value-at-Risk für das Währungsrisiko 0 Mio. € (2022: 1 Mio. €).

36.5 Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Mit der Einführung von IFRS 9 wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen im Porsche AG Konzern im Wesentlichen prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenübergestellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Porsche AG Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

Mio. €	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt	Nominalvolumen Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2023	31.12.2022
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	2.628	3.229	–	5.857	6.633
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	3.037	5.019	–	8.056	10.833
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	4.342	6.825	–	11.167	10.321
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	1.496	1.266	–	2.761	2.267
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	4.111	5.947	–	10.058	8.817
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte CNY	4.733	1.906	–	6.639	15.694
Devisenoptionskontrakte USD	1.264	1.174	–	2.437	5.039
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	799	1.570	–	2.369	2.454
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps übrige Fremdwährungen	–	–	–	–	32
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos					
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	146	87	–	234	–
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	43	102	–	145	–
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	44	8	–	52	–
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	442	433	7	882	562
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	4.853	246	–	5.100	4.291
Devisenoptionskontrakte	328	–	–	328	213

Neben den oben dargestellten Sonstigen Derivaten, die zur Währungs- und Zinssicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 Credit Default Swaps mit einem Nominalvolumen in Höhe von 52 Mio. € (2022: 21 Mio. €) und einer Restlaufzeit zwischen einem Jahr und fünf Jahren. Des Weiteren bestanden Rentenfutures in Höhe von 403 Mio. € (2022: 306 Mio. €), Aktienfutures in Höhe von 213 Mio. € (2022: 66 Mio. €), sonstige Swaps in Höhe von 123 Mio. € (2022: 0 Mio. €), Währungsfutures in Höhe von 43 Mio. € (2022: 58 Mio. €), Aktienoptionen in Höhe von 1 Mio. € (2022: 0 Mio. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr betragen, sowie sonstige Swaps in Höhe von 14 Mio. € (2022: 0 Mio. €), deren Restlaufzeit über fünf Jahre liegen.

Der Porsche AG Konzern hat bezogen auf die oben dargestellten Zinsswaps bzw. Zins-/Währungsswaps einen nach den Nominalvolumina gewichteten durchschnittlichen Sicherungszinssatz in Höhe von 3,0 % (2022: 1,4 %) bzw. 0,0 % (2022: 0,3 %) erzielt.

Bezogen auf die Devisentermingeschäfte bzw. Devisenoptionsgeschäfte konnten für die oben dargestellten wesentlichen Währungen nach Nominalvolumina gewichtete Sicherungskurse von 7,41 bzw. 7,24 (EUR zu CNY; 2022: 7,44 bzw. 7,35), 0,88 (EUR zu GBP; 2022: 0,87) und 1,14 bzw. 1,09 (EUR zu USD; 2022: 1,16 bzw. 1,12) erzielt werden.

Zur Absicherung des Rohstoffpreisrisikos lagen die durchschnittlichen Sicherungskurse für Aluminium bei 2.332,15 USD/t und für Kupfer bei 8.359,11 USD/t.

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte selbst sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften, das heißt, ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen höher.

Ein weiterer, das Nominalvolumen tatsächlich erhöhender Effekt resultiert aus den gehaltenen Zylinder-Optionen, bei denen sowohl die Put- als auch die Call-Seite mit dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt wird.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivate-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Es wurden unter anderem folgende Zinsstrukturen der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	31.12.2023					31.12.2022				
	EUR	USD	GBP	CNY	JPY	EUR	USD	GBP	CNY	JPY
Zins für sechs Monate	3,68	5,16	5,14	2,38	0,02	2,73	4,79	4,08	2,41	0,01
Zins für ein Jahr	3,21	4,79	4,75	2,31	0,07	3,03	4,89	4,46	2,46	0,10
Zins für fünf Jahre	2,18	3,56	3,38	2,57	0,45	3,19	3,73	4,08	3,06	0,60
Zins für zehn Jahre	2,27	3,48	3,30	2,77	0,84	3,15	3,53	3,75	4,07	0,91

36.6 Sonstige Angaben zu Finanzinstrumenten

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

36.6.1 BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.160	1.845
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	132	122
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte ¹	13.302	14.379
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	6	26
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	103	79
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	13.788	16.207
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	1	1

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Die Bewertungskategorie „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)“ beinhaltet Beteiligungen an nicht börsennotierten Gesellschaften, an denen der Porsche AG Konzern zwischen 0,03 % und 14,90 % der Anteile hält. Da es sich hierbei um langfristige Beteiligungen handelt, werden diese unwiderruflich als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet.

Die zum 31. Dezember 2023 angesetzten Fair Values betreffen die Anteile an 1KOMMA5° GmbH, Hamburg (52 Mio. €; 2022: 13 Mio. €), Cresta Intelligence Inc., Wilmington / DE (9 Mio. €; 2022: 9 Mio. €), Nozomi Networks, Inc., San Francisco / CA (8 Mio. €; 2022: 3 Mio. €), DSP Concepts, Inc., Dover / DE (6 Mio. €; 2022: 6 Mio. €), Bumper International Ltd., London (5 Mio. €; 2022: 2 Mio. €), Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou (4 Mio. €; 2022: 1 Mio. €) sowie weitere kleinere Beteiligungen (49 Mio. €; 2022: 46 Mio. €).

36.6.2 KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Porsche AG Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

36.6.3 ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2023	
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	651	651
Sonstige Beteiligungen	193	–	–	–	621	814
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	3.146	3.282	–	1.531	4.676
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	82	549	545	791	–	1.422
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.449	1.449	–	0	1.449
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	944	944	–	725	1.669
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ²	207	1.379	1.379	424	–	2.010
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.810	16	16	–	–	1.826
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	5.820	5.820	–	–	5.820
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	6	6	–	–	6
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	5.602	5.545	–	934	6.537
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ³	15	64	64	284	–	364
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	3.768	3.768	–	113	3.880
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	3.490	3.490	–	–	3.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	88	864	864	280	–	1.231
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	1	1	–	–	1

¹ Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 705 Mio. €).

² Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 1.314 Mio. €).

³ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.996 Mio. €).

⁴ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 4.961 Mio. €).

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2022¹

Mio. €	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2022	
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	623	623
Sonstige Beteiligungen	193	–	–	–	443	636
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	2.889	2.820	–	1.494	4.382
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ²	100	187	178	466	–	753
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.268	1.268	–	0	1.268
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	851	851	–	687	1.538
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ³	141	5.203	5.203	140	–	5.484
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.533	262	262	–	–	1.795
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	3.719	3.719	–	–	3.719
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	26	26	–	–	26
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	5.076	4.920	–	940	6.016
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	10	240	240	621	–	872
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	3.358	3.358	–	106	3.464
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	2.899	2.899	–	–	2.899
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁵	70	4.633	4.633	584	–	5.287
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	1	1	–	–	1

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → **Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS**).

² Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 842 Mio. €).

³ Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 816 Mio. €).

⁴ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.472 Mio. €).

⁵ Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 4.917 Mio. €).

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzins ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

36.6.4 FAIR VALUES FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen im Porsche AG Konzern Wertpapiere. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse sowie Zinskurven verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Porsche AG Konzern sind der Stufe 3 insbesondere Optionen auf Eigenkapitalinstrumente zugeordnet. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei vorrangig die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontierungszinssätze verwendet.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	193	0	–	193
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	82	–	82	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	207	–	207	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.810	1.810	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	15	–	15	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	88	–	88	–

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	193	0	–	193
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	100	–	100	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	141	–	71	70
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.533	1.533	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	10	–	10	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	70	–	70	–

Die Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Stufe 3 wird ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes die am Bilanzstichtag geltenden aktuellen Marktzinssätze verwendet werden. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zudem sind in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ebenfalls Vermögenswerte in Höhe von 2.256 Mio. € (2022: 2.180 Mio. €) enthalten, die nach IFRS 16 bewertet werden.

Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.226	–	–	4.226
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.449	–	1.449	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.924	1.134	788	2
Wertpapiere und Termingeldanlagen	16	–	16	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.820	5.820	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	–	6	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	13.440	6.954	2.258	4.227
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	–	3.490	–
Finanzschulden	9.313	65	9.247	1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	928	89	700	138
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1	–	1	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	13.731	154	13.438	139

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.671	–	–	3.671
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	1.268	–	1.268	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	5.382	1.360	4.020	2
Wertpapiere und Termingeldanlagen	262	–	262	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.719	3.719	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	26	–	26	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	14.328	5.079	5.577	3.673
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.899	–	2.899	–
Finanzschulden	8.279	0	8.225	54
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.873	54	4.510	309
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1	–	1	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	16.052	54	15.635	363

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen nach Stufen

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	791	–	791	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	424	–	424	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	284	–	284	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	280	–	280	–

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	466	–	466	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	140	–	140	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	621	–	621	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	584	–	584	–

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten basierend auf Stufe 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögens- werte
Stand am 01.01.2023	263
Zugänge (Zukäufe)	49
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	–
Gesamtergebnis	–11
erfolgswirksam	–9
erfolgsneutral	–3
Realisierungen	–76
Abgang (Verkäufe)	–6
Änderungen Beteiligungsstruktur	–26
Stand am 31.12.2023	193
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	–9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–
Finanzergebnis	–9
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–9

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögens- werte
Stand am 01.01.2022	203
Zugänge (Zukäufe)	156
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	–
Gesamtergebnis	58
erfolgswirksam	36
erfolgsneutral	22
Realisierungen	–9
Abgang (Verkäufe)	–18
Änderungen Beteiligungsstruktur	–127
Stand am 31.12.2022	263
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	36
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–
Finanzergebnis	36
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	12

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Während der Berichtsperiode gab es indes keine Verschiebungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (2022: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (2022: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 9 Mio. € (2022: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 9 Mio. € (2022: 9 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (2022: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (2022: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen.

36.6.5 AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio. €				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	1.445	–	1.445	–497	–	948
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6.345	–	6.345	–	–	6.345
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.449	–	1.449	–	–	1.449
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.826	–	1.826	–	–	1.826
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	5.820	–	5.820	–	–	5.820
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.180	–	2.180	–	–	2.180

Mio. €				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2022
Derivative Finanzinstrumente	791	–	791	–414	–	378
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5.920	–	5.920	–	–	5.920
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	1.268	–	1.268	–	–	1.268
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.795	–	1.795	–	–	1.795
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	3.719	–	3.719	–	–	3.719
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	5.641	–	5.641	–	–	5.641

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

Mio. €				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	667	–	667	–497	–	170
Finanzschulden	10.417	–	10.417	–	–	10.417
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.490	–	3.490	–	–	3.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	928	–	928	–	–	928

Mio. €				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetztter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2022
Derivative Finanzinstrumente	1.285	–	1.285	–414	–	871
Finanzschulden	9.480	–	9.480	–	–	9.480
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.899	–	2.899	–	–	2.899
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.873	–	4.873	–	–	4.873

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 193 Mio. € (2022: 193 Mio. €) enthalten.

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ bzw. „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen bzw. verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

36.6.6 ASSET-BACKED-SECURITIES-TRANSAKTIONEN

Im Segment Finanzdienstleistungen sind zur Refinanzierung des Portfolios an Leasing- und Finanzierungsverträgen größtenteils Asset-Backed-Securities Transaktionen genutzt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Finanzierungsgesellschaften abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Es wird hierbei zwischen revolvingenden, nicht öffentlichen Fazilitäten mit einem oder einem Syndikat von Refinanzierungspartnern und amortisierenden, öffentlichen Asset-Backed-Securities Anleihen, bei welchen eine breite Vermarktung an Investoren am Kapitalmarkt erfolgt, differenziert. Für den Fall, dass Asset-Backed-Securities Anleiheplatzierungen aufgrund ungünstiger Marktbedingungen nicht in geplantem Umfang möglich sind, nutzt Porsche Financial Services auch bedarfsweise forderungsbesicherte, amortisierende Privatplatzierungen durch Direktansprache ausgewählter Großinvestoren als alternatives Refinanzierungsinstrument.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 7.420 Mio. € (2022: 6.282 Mio. €) sind in den ABS-Refinanzierungen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 4.622 Mio. € (2022: 3.757 Mio. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 9.197 Mio. € (2022: 7.948 Mio. €) gestellt, wovon 4.622 Mio. € (2022: 3.757 Mio. €) auf Sicherheiten in Form von finanziellen Vermögenswerten entfallen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkreder- und Zahlungszeitpunktisiken im Porsche AG Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus dem Anteil der innerhalb des Porsche AG Konzerns finanzierten Fahrzeuge.

Ein Großteil der Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean up call), wenn ein vertraglich fixiertes Mindestvolumen (in %) bezogen auf das ursprüngliche Transaktionsvolumen noch ausstehend ist. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit dienen. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt. Zum 31. Dezember 2023 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft 4.023 Mio. € (2022: 3.090 Mio. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 3.823 Mio. € (2022: 2.773 Mio. €).

36.6.7 ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG NACH IFRS 7

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9

Mio. €	2023	2022
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	161	56
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	257	380
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	–	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	–304	–20
	114	416

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Segments Finanzdienstleistungen.

Die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinserträge der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden beliefen sich auf 539 Mio. € (2022: 507 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen auf 363 Mio. € (2022: 185 Mio. €).

Aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführte Anschaffungskosten bewertet werden, resultierten Gewinne in Höhe von 2 Mio. € (2022: 0 Mio. €) und Verluste in Höhe von 35 Mio. € (2022: 1 Mio. €).

37. KAPITALMANAGEMENT

Das Kapitalmanagement des Porsche AG Konzern stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse des Anteilseigners, seiner Mitarbeiter und der übrigen Anspruchsgruppen erreicht werden können. Primäres Ziel des Kapitalmanagements im Porsche AG Konzern ist die Sicherstellung einer finanziellen Flexibilität, um die wertschaffenden Geschäfts- und Wachstumsziele sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes zu erreichen. So steht die Steigerung der Kapitalrendite des investierten Vermögens im Segment Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Segment Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Porsche AG Konzern und seiner Segmente angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Segment Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir die Kennzahl Kapitalrendite (RoI, Return on Investment). Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des durchschnittlichen investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Aufgrund der Besonderheiten des Segments Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Segment Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie externe Ratings durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht wurden im Geschäftsjahr 2023 und im Vorjahr eingehalten.

Die Kapitalrendite im Segment Automobile und die Eigenkapitalrendite im Segment Finanzdienstleistungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Segment Automobile¹		
Operatives Ergebnis nach Steuern	4.857	4.498
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	19.646	18.010
Kapitalrendite (RoI) in %	24,7	25,0
Segment Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	309	346
Durchschnittliches Eigenkapital	1.576	1.691
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	19,6	20,5

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

38. EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Bürgschaften	25	5
Gewährleistungen	0	0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	39	123
	64	128

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus rechtlichen und produktbezogenen Sachverhalten, insbesondere sind mehrere produktbezogene Sammelklagen von Kunden in den USA anhängig. Die Kläger machen jeweils unterschiedliche Qualitätsmängel an Fahrzeugen der Porsche AG geltend. Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften werden sich auch weiterhin gegen die Forderungen verteidigen. In den Eventualverbindlichkeiten sind keine Beträge im Zusammenhang mit der in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN beschriebenen Dieseldiagnostik enthalten. Weitere behördliche Untersuchungen/Verfahren befinden sich in einem Stadium, in dem die Anspruchsgrundlagen noch nicht spezifiziert wurden und/oder die Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese behördlichen Untersuchungen/Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Eventualverbindlichkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Anhangangabe → 40. RECHTSSTREITIGKEITEN.

39. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio. €	Fälligkeit			Gesamt
	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
31.12.2023				
Bestellobligo für				
Sachanlagen	1.605	196	3	1.803
Immaterielle Vermögenswerte	665	85	1	751
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	–	–	–	–
Miet- und Leasingverträgen	97	88	25	211
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1.534	975	118	2.627
Gesamt	3.901	1.344	147	5.392

Mio. €	Fälligkeit			Gesamt
	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
31.12.2022				
Bestellobligo für				
Sachanlagen	361	125	–	486
Immaterielle Vermögenswerte	1.803	163	–	1.966
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	–	–	–	–
Miet- und Leasingverträgen	34	59	7	100
Übrige finanzielle Verpflichtungen	273	456	110	839
Gesamt	2.471	803	116	3.390

40. RECHTSSTREITIGKEITEN

Die Porsche AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu oder im Zusammenhang mit Arbeitnehmern, Behörden, Dienstleistungen, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, Produkten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen, wie zum Beispiel Bußgelder, sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können hohe Schadenersatz- oder Strafschadenersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Dies Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Porsche AG Konzern zugeliferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch die Porsche AG bzw. die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungs- und als Marktüberwachungsbehörde. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich auch eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, der Porsche AG Konzern habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte der Porsche AG Konzern etwa zur Leistung von Schadenersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus strafrechtlich relevanten Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementssystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für die bekannten und entsprechend bewertbaren Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Forderung der Gegenseite. Sonstige Rechtsverteidigungskosten, wie zum Beispiel etwaige Rechts- und Beratungskosten und Prozesskosten, werden grundsätzlich in den dargestellten Rechtsstreitigkeiten nicht berichtet.

Dieseldematik

Am 02. November 2015 hat die United States Environmental Protection Agency („EPA“) per Schreiben über den Verstoß („Notice of Violation“) bezüglich des sog. „Clean Air Act“ an die Volkswagen AG, die AUDI AG, die Volkswagen Group of America, Inc., die Porsche AG und die Porsche Cars North America, Inc. informiert.

Die Bekanntmachung geht darauf ein, dass bestimmte 3,0-Liter V6 Diesel-Motoren des Volkswagen Konzerns nicht den anwendbaren Emissionszertifizierungsstandards entsprechen.

Die Porsche AG hat sich zu einem freiwilligen Verkaufsstopp für die ca. 11.500 von der Notice of Violation betroffenen 3,0-Liter V6 US-Diesel Motoren entschieden, der bis zur Beschlussfassung und Re-Zertifizierung durch die US-Behörden aufrechterhalten wurde.

Am 04. Januar 2016 hat das US-Justizministerium im Auftrag der EPA Klage u.a. gegen die oben aufgeführten Unternehmen eingereicht. Daneben wurden im Laufe des Jahres 2016 Sammelklagen z.B. von Kunden, Händlern und Investoren eingereicht und weitere Behörden und Institutionen (z.B. Department of Justice (Civil and Criminal), State Attorney Generals, Trade Commission, Customs and Boarder Protection Agency) haben Verfahren eingeleitet. Die Porsche AG hat mit allen involvierten Parteien kooperiert, um den Sachverhalt aufzuklären.

Am 11. Januar 2017 hat das US-Justizministerium die Vereinbarung mit dem Volkswagen Konzern, darunter auch die Porsche AG, veröffentlicht. Die Vereinbarung mit der Porsche AG beschränkt sich auf zivilrechtliche Sanktionen. Für die monetären Strafen liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG vor. Im Porsche AG Konzern wird kein externer Monitor eingesetzt. Die organisatorischen und prozessualen Auflagen sind im Wesentlichen bereits im Porsche Maßnahmenplan, sog. Remediation Plan, adressiert. Am 11. Mai 2017 wurde die Vereinbarung vom Januar 2017 gerichtlich bestätigt. Am 13. April 2017 wurde mit dem US-Justizministerium im Zusammenhang mit der Dieseldematik das Third Partial Consent Decree („3PCD“) abgeschlossen. Am 21. Juli 2017 wurde mit dem United States District Court for the Northern District of California eine vergleichbare Vereinbarung („California PCD“) getroffen. Darin verpflichtete sich die Porsche AG zur Erfüllung und dem Nachweis von Auflagen aus den Bereichen Organisation, Prozesse, Mitarbeiter und Nachhaltigkeit. Diese entsprachen im Wesentlichen dem Remediation Plan.

Am 23. Oktober 2017 haben die amerikanischen Behörden das vom Volkswagen Konzern zur Prüfung vorgelegte Software-Update für rund 38.000 US-Fahrzeuge mit 3,0-Liter V6 TDI-Motoren der Generation 2.1 und 2.2 zur Emissionsanpassung (sog. Emissions Compliant Repair, ECR) freigegeben. Der Rückruf der rund 11.500 US Cayenne V6 Diesel Fahrzeuge wurde im November 2017 gestartet. Im Geschäftsjahr 2018 wurde das erforderliche Software-Update erfolgreich durchgeführt. Die in der Vereinbarung mit den amerikanischen Behörden festgelegte Rückrufquote wurde dabei übertroffen.

Im September 2022 wurde das 3PCD gerichtlich aufgehoben. Die Porsche AG hat damit alle erforderlichen Auflagen erfüllt. Auch das California PCD wurde im September 2022 gerichtlich aufgehoben.

Die AUDI AG hat die Porsche AG von den Kosten aus Rechtsrisiken, Rechtsstreitigkeiten, Produkthaftungsklagen oder anderen Klagen Dritter in Bezug auf die in Nordamerika betroffenen Porsche Fahrzeuge des Typs Cayenne

der Modelljahre 2013 bis 2016 freigestellt und es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2025 verlängert. Für den Porsche AG Konzern wird daher diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher verbleibender Ressourcenabfluss erwartet.

Für sonstige angefallene Kosten im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Nordamerika, für die eine Freistellungserklärung der AUDI AG vorliegt, wurden entsprechend keine Forderungen gebildet, da ein Ressourcenzufluss zum Bilanzstichtag nicht so gut wie sicher ist. Es wurde der Verzicht auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. Juli 2023 vereinbart und nachträglich bis zum 31. Juli 2025 verlängert.

Für die gerichtlichen Verfahren außerhalb der USA und Kanadas im Zusammenhang mit der Dieseldematik geht die Porsche AG auf Basis der bisherigen Vereinbarungen und Bilanzierungspraxis davon aus, dass die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten für Rechtsrisiken und Prozesskosten von der AUDI AG getragen werden und belastet die Kosten an diese weiter. Es werden keine Rückstellungen in wesentlichem Umfang für zukünftig zu erwartende Ressourcenabflüsse gebildet.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat am 21. Januar 2019 ein Bußgeldverfahren gegen die Porsche AG nach §§ 30, 130 OWiG eingeleitet. Das gegen die Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität bzw. deren jeweiligen Nachfolgeorganisation an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Porsche AG hat gegen den Bußgeldbescheid nach eingehender Prüfung keine Rechtsmittel eingelegt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Das Bußgeld wurde vollständig bezahlt. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Porsche AG ist beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, sehr unwahrscheinlich.

Daneben sind gegenüber der Porsche AG und ihren Tochtergesellschaften sowie gegenüber gesetzlichen Vertretern in Bezug auf die Dieseldematik einzelne behördliche Ermittlungen und Verfahren weltweit anhängig.

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldematik beendet ist. In diesem Zusammenhang einigte sich der Volkswagen AG Konzern mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich). Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch ein ehemaliges Vorstandsmitglied der AUDI AG und das ehemalige Vorstandsmitglied der Porsche AG, Herrn Wolfgang Hatz, erzielt (Haftungsvergleich). Aus diesem Haftungsvergleich sowie aus dem Deckungsvergleich wurden bei der Porsche AG im Geschäftsjahr 2021 sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 30 Mio. € erfasst. Am 27. Juni 2023 wurde Herr Wolfgang Hatz vor dem Landgericht München II wegen Betrugs zu einer Bewährungsstrafe verurteilt. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Der Haftungsvergleich bleibt bestehen.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte bezüglich der Dieseldematik im Jahr 2018 ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen Individualpersonen wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Das Strafverfahren gegen ein Vorstandsmitglied wurde mittlerweile ohne Feststellung eines Fehlverhaltens nach § 153a StPO gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig eingestellt. Ferner wurde gegen einen Mitarbeiter der Porsche AG ein Strafbefehl erlassen. Dieser bezieht sich nur auf den Cayenne V8 TDI EU6 und auf einen Zeitraum ab 2016. Der Strafbefehl ist mittlerweile rechtskräftig, sodass auch dieses Verfahren beendet ist. Auch die übrigen Individualverfahren sind nach den vorliegenden Informationen nach § 153 StPO bzw. § 153a StPO eingestellt worden. Im Rahmen dieser Verfahrensbeendigungen hat die Porsche AG gegenüber den Beschäftigten Erstattungen in Höhe von 2 Mio. € geleistet.

THERMOFENSTER

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 in einem konkreten Fall entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Regelung der Abgasrückführung) im Bereich von 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Motorschäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es dazu führt, dass die Abgasrückführung den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ nur eingeschränkt aktiv ist.

Im Rahmen der andauernden Gespräche mit den Behörden zu den Auswirkungen dieser Entscheidung hat die Porsche AG für Euro-5-Fahrzeuge des Typs Cayenne 3,0-Liter-V6-Diesel Generation 1 mit EU-Typgenehmigungen dem Kraftfahrt-Bundesamt im November 2022 einen Maßnahmenplan für ein Software-Update vorgelegt. Am 12. Januar 2023 hat die Porsche AG vom Kraftfahrt-Bundesamt ein Anhörungsschreiben zu diesem Fahrzeugtyp erhalten. Darin hat das Kraftfahrt-Bundesamt nun das gegenständliche Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung bezeichnet. Die Porsche AG hält diese vorläufige Einstufung des Kraftfahrt-Bundesamtes für unbegründet. Sie hat ein entsprechendes Antwortschreiben fristgemäß eingereicht.

Für die Cayenne und Panamera 3.0 I V6-TDI EU5 Generation 2-Fahrzeuge mit EU Typgenehmigungen war ein Maßnahmenplan bereits am 11. September 2020 vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt worden. Ein vom Kraftfahrt-Bundesamt freigegebenes Software-Update für diese Fahrzeuge war bereits seit Anfang 2020 angeboten worden. Am 28. Februar 2023 hat Porsche auch zu diesen Fahrzeugen ein Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes erhalten. In dem Schreiben bezeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt das gegenständliche Thermofenster als unzulässige Abschaltvorrichtung. Zudem fordert das Kraftfahrt-Bundesamt die Porsche AG auf, alle weiteren Fahrzeugkonzepte zu benennen, in denen eine vergleichbare temperaturgeführte Abgasrückführung enthalten ist. Porsche hat zu dem Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes fristgerecht Stellung genommen. Die Porsche AG legt in ihrer Stellungnahme dar, warum es sich nach Rechtsauffassung von Porsche bei dem gegenständlichen Thermofenster nicht um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handelt.

Mit Bescheid vom 20. Dezember 2023 an die Porsche AG stellte das Kraftfahrt-Bundesamt fest, dass es sich bei den ursprünglichen Bedatungen der Steuerung der Abgasrückführung in Cayenne und Panamera 3.0 I V6-TDI EU5 der Generationen 1 und 2 um unzulässige Abschaltvorrichtungen handele. Die bereits laufenden (Generation 2) bzw. von der Porsche AG im Rahmen der Anhörung zugesagten (Generation 1) Maßnahmen wurden vom Kraftfahrt-Bundesamt vorläufig als geeignet anerkannt. Die Porsche AG hat im Hinblick auf die mit diesem Bescheid verbundene Feststellung einer Nichtkonformität am 18. Januar 2024 Widerspruch eingelegt.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher verbleibender Ressourcenabfluss konkret absehbar ist.

Übrige Rechtsstreitigkeiten

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN: SCR-SYSTEME

Im Juli 2021 hat die EU Kommission im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von 502 Mio. € gegen die drei beteiligten Marken des Volkswagen Konzerns (Volkswagen AG, AUDI AG, Porsche AG) erlassen. Gegenstand der Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission ist die Zusammenarbeit deutscher Automobilhersteller bei der Entwicklung von Technologien zur Reinigung der Emissionen von Diesel-Pkw mit SCR-Systemen, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Der Volkswagen Konzern hat die Bußgeldentscheidung der EU-Kommission akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt. Die Entscheidung ist damit rechtskräftig geworden. Es erfolgte keine Regressierung der Porsche AG durch die Volkswagen AG.

Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der EU-Kommission (Juli 2021) wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen u.a. gegen die Porsche AG und mehrere ihrer britischen Tochtergesellschaften eingereicht. Mit einer Zustellung der Klagen wird im Laufe des Jahres 2024 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist.

WETTBEWERBSVERSTÖßE (KOREA, TÜRKEI, CHINA)

Die südkoreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hat mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert. Der finale Bericht des zuständigen Sachbearbeiters der KFTC ist im November 2021 ergangen. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG haben darauf erwidert. Im April 2023 hat die KFTC ihre finale Entscheidung zusammen mit den Entscheidungsgründen erlassen, die sich mit den Ankündigungen der Behörde aus ihrer Pressemitteilung vom Februar 2023 deckt. Danach ist die Porsche AG von dem vorgeworfenen Kartellverstoß nicht betroffen und daher kein Adressat der Bußgeldentscheidung.

Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG haben Rechtsmittel eingelegt.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat im Jahr 2019 wegen vergleichbarer Sachverhalte Verfahren u.a. gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG eröffnet und Auskunftersuchen erlassen. Es wurden weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. Die konkrete Bewertung eines etwaigen Risikos lässt sich derzeit aus Sicht des Porsche AG Konzerns aufgrund des Stadiums der Ermittlungen nicht vornehmen.

KARTELLSAMMELKLAGE USA UND KANADA

Im Oktober 2021 hat der U.S. Court of Appeal die Entscheidung des U.S. District Court des Northern District von Kalifornien vom Oktober 2020 zur Abweisung der Kartellsammelklagen gegen die Porsche AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns bestätigt und die Berufung der Kläger abgewiesen. Die Kläger hatten behauptet, dass sich mehrere Automobilhersteller zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Die Kläger haben Rechtsmittel gegen die Abweisung ihrer Berufung eingelegt. Im Juni 2022 lehnte der U.S. Supreme Court das eingelegte Rechtsmittel der Kläger letztinstanzlich ab, so dass die Entscheidung des U.S. Court of Appeal rechtskräftig geworden ist.

Auch in Kanada wurden Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Porsche AG und mehrerer ihrer kanadischen Tochtergesellschaften sowie weitere Unternehmen des Volkswagen Konzerns mit ähnlicher Begründung erhoben. In 2023 haben die Kläger mitgeteilt, die anhängigen Klagen nicht weiterverfolgen zu wollen. Im November und Dezember 2023 wurden daraufhin mehrere Sammelklagen zurückgenommen. Die Rücknahme der letzten noch anhängigen Sammelklage wurde von den Klägern beantragt und hängt noch von der Zustimmung des zuständigen Gerichts ab, die für das 1. Quartal 2024 erwartet wird. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung dieser Verfahren nicht möglich war.

ZULÄSSIGKEIT VON SPEZIFISCHEN HARD- UND SOFTWAREBESTANDTEILEN (SOG. „FOKUSTHEMEN“)

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Es wurden zum einen potenzielle Themen zu Sportfunktionalitäten festgestellt. Die Themen betreffen ferner Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Die internen Prüfungen bei der Porsche AG hierzu sind weitgehend abgeschlossen. Auf Basis der Ergebnisse aus der internen Prüfung handelt es sich um einen historischen Sachverhalt. Die laufende Produktion ist nicht betroffen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche AG hat mit zuständigen Behörden kooperiert, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche ein Ermittlungsverfahren gegen zwölf (ehemalige) Beschäftigte der Porsche AG eingeleitet hatte. Das Ermittlungsverfahren wurde gegen alle Beschuldigten im April 2022 nach § 153 StPO eingestellt. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen wurde nicht eingeleitet.

Das US-Justizministerium hat im Juni 2022 erklärt, dass es für die sog. Fokusthemen kein Ermittlungsverfahren einleiten wird (sog. „Declination“).

Bis heute wurden in den USA sechs verschiedene Class Actions zu diesen Themen eingereicht. Laut den Klageschriften habe eine bestimmte in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch höher sei als rechtlich zulässig. Im Januar 2021 ist hierzu eine sogenannten Consolidated Complaint eingegangen, welche die sechs eingegangenen Class Actions in einer Klage vereint. Die sechs Klagen richten sich ursprünglich gegen die Porsche AG und ihre amerikanische Importeurs-Tochtergesellschaft, die Volkswagen AG sowie AUDI AG, wobei nicht jede Gesellschaft in allen Fällen verklagt ist. Im Dezember 2021 wurde mit den Klägervertretern der Entwurf eines Vergleiches in Höhe von 85 Mio. \$ (einschließlich einer möglichen Nachschusspflicht in Höhe von 5 Mio. \$) verhandelt. Die Vereinbarung wurde nach der finalen Anhörung durch den zuständigen US-Richter am 9. November 2022 zwischenzeitlich final genehmigt. Die Zahlung wurde im Geschäftsjahr 2022 geleistet und in gleicher Höhe die Rückstellung verbraucht. Im Dezember 2022 wurde gegen die Vereinbarung Berufung eingelegt. Nach aktueller Einschätzung ist es jedoch unwahrscheinlich, dass dies wesentliche Auswirkungen auf die finanzielle Bedeutung des Vergleichs insgesamt haben wird. Die Nachschusspflicht in Höhe von 5 Mio. \$ kommt auf Basis der vorliegenden Informationen nicht zum Tragen.

Ferner ist eine Class Action in Kanada hierzu anhängig. Die Zahl der potenziell betroffenen Fahrzeuge liegt jedoch mit ungefähr 10 % deutlich unter denen in den USA. Momentan finden Gespräche mit Vertretern der Kläger statt. Ein Settlement – voraussichtlich im einstelligen Millionenbereich – wird für das 2. Quartal 2024 erwartet.

Die Porsche AG hat mit der CARB (California Air Resources Board) im Dezember 2022 unter anderem für Themen zu Sportfunktionalitäten ein Settlement von insgesamt 6 Mio. \$ abgeschlossen.

Die NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) und die EPA werden wohl die CO2 Credits (Corporate Average Fuel Economy („CAFE“)/Greenhouse Gas („GHG“)) für einige Fahrzeuge der Porsche AG anpassen. Die erwarteten Zahlungen werden um die 7 Mio. \$ betragen.

Zu den genannten Fokusthemen wurden Rückstellungen gebildet, die die oben beschriebenen bestehenden Risiken abdecken.

CONFORMITY-OF-PRODUCTION-MESSUNGEN

Die Porsche AG hat darüber hinaus potenzielle Themen zu Conformity-of-Production-Messungen untersucht. Die interne Untersuchung ist abgeschlossen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich dem Kraftfahrt-Bundesamt und der Staatsanwaltschaft Stuttgart. Ein Bußgeldverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen nicht. Das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Unbekannt wurde im August 2022 nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt. Die einzige bei den internen Messungen wesentliche festgestellte Abweichung von leicht über 4 % zur Herstellerangabe bei einem Modelljahr eines Cayenne-Derivats mit vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilter UNECE-Typgenehmigung nach UN R101 wurde dem Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat am 20. März 2023 ein Anhörungsschreiben zu diesem Fahrzeug übermittelt. Danach liege das Fahrzeug über den vom Kraftfahrt-Bundesamt als relevant gesehenen Werten und es könnten weitere Messungen durchgeführt werden, um die Herstellerangabe zu verifizieren. Die Porsche AG hat fristgerecht Stellung genommen und vorgeschlagen, das weitere Vorgehen abhängig von der Relevanz der Herstellerangabe mit den lokalen Behörden abzustimmen. Dem hat das Kraftfahrt-Bundesamt zugestimmt. Die aktuell laufende Klärung des Sachverhalts soll bis März 2024 abgeschlossen sein. Von dem relevanten Modelljahr 2018 befinden sich lediglich 108 Fahrzeuge auf dem Markt.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher Ressourcenabfluss konkret absehbar ist.

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN (RECYCLING VON FAHRZEUGEN – END-OF-LIFE-VEHICLE)

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht bzw. förmliche Auskunftsverlangen gestellt. Die Volkswagen AG hat für den Volkswagen Konzern Auskunftersuchen der EU-Kommission und der CMA erhalten. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European

Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001/2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten erfolgen. Die untersuchten Zuwiderhandlungen sollen sich in Arbeitsgruppen des ACEA ereignet haben. Die erhaltenen Auskunftersuchen der EU-Kommission und der CMA wurden beantwortet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung dieser Ermittlungen derzeit nicht möglich ist.

KBA-ANHÖRUNGSVERFAHREN ZU GERÄUSCH-FUNKTIONALITÄTEN

Die Porsche AG hat im August 2022 ein Anhörungsschreiben des Kraftfahrt-Bundesamts erhalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt kritisiert darin die Verwendung bestimmter Geräusch-relevanter Funktionalitäten in Fahrzeugen vom Typ 991 II Carrera 4S und 981 Cayman S. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Porsche AG zur Stellungnahme aufgefordert und zudem weitere Messungen gefordert.

Die Porsche AG hat am 13. Oktober 2022 eine Stellungnahme mit technischen und rechtlichen Argumenten eingereicht. Das Verfahren dauert gegenwärtig an. Bisher erfolgte Rückfragen seitens des Kraftfahrt-Bundesamts wurden alle fristgerecht beantwortet. Sollte ein Bescheid erlassen werden, wären die daraus entstehenden Kosten für Nachrüstungen stark vom Inhalt des Bescheids abhängig. Betroffen wären innerhalb der EU rund 12.000 Fahrzeuge, davon 5.200 in Deutschland.

Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikoeinschätzung nicht möglich ist.

Weitergehende Angaben zu Schätzungen

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

41. PERSONALAUFWAND

Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	4.356	4.132
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	794	829
davon für Altersversorgung	226	324
	5.149	4.961

42. IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2023	2022
Direkter Bereich ¹	10.004	9.444
Indirekter Bereich	29.833	27.520
	39.837	36.964
Auszubildende	678	675
	40.515	37.639
Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit	528	469
	41.043	38.108

¹ Der Direkte Bereich umfasst alle Mitarbeiter, die direkt in den Fahrzeugherstellungsprozess eingebunden sind.

43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat im Nachgang des in 2022 durchgeführten Börsengangs beschlossen, die Managementvergütung ab dem Geschäftsjahr 2023 anzupassen. Durch diese Umstellung verfügt die Porsche AG bis zum Ende der jeweiligen Laufzeiten über drei aktienbasierte Vergütungsmodelle: Dem Performance-Share-Plan auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie, dem Performance-Share-Plan auf Basis der Porsche Vorzugsaktie sowie dem IPO Bonus.

Bereits im Jahr 2019 wurde der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie um die Mitglieder des Top-Management-Kreises erweitert. Den Mitgliedern des Top Managements wurden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Ende 2019 wurde der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie um alle anderen Mitglieder des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Managements wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt. Im Zuge der Einführung des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche Vorzugsaktie erfolgen keine weiteren Zuteilungen von Volkswagen Performance Shares. Es bestehen noch Zuteilungen an Mitglieder des Vorstands sowie an Mitglieder des Top Managements. Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche Vorzugsaktie umfasst alle Mitglieder des Vorstands, des Top Managements und alle anderen Mitglieder des Managements.

Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie des Top Managements und der sonstigen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wird. Bei Einführung des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie wurde den Mitgliedern des Top Managements eine Mindestbonushöhe für die ersten drei Jahre auf Basis der Vergütung des Jahres 2018 garantiert, während dem Vorstand und allen anderen Begünstigten für die ersten drei Jahre eine Garantie auf Basis der Vergütung des Jahres 2019 gewährt wurde.

Im Rahmen des Börsengangs hat der Aufsichtsrat der Porsche AG zudem einen IPO Bonus für die Vorstandsmitglieder in Form eines virtuellen Aktienplans gewährt. Dieser IPO Bonus soll den Einsatz der Vorstandsmitglieder bei der Vorbereitung des IPO sachgerecht incentivieren und durch seine Ausgestaltung einen nachhaltigen Erfolg des IPO berücksichtigen.

Performance Shares

Die Performance-Periode des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie hat eine dreijährige Laufzeit, die Performance-Periode des Performance-Share-Plans auf Basis der Porsche Vorzugsaktie weist eine vierjährige Laufzeit auf. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem Long Term Incentive (LTI) auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses

der Volkswagen bzw. Porsche Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt.

Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen bzw. Porsche Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer dreijährigen bzw. vierjährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem jeweiligen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents.

Für alle anderen Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Porsche Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer vierjährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt.

Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus den Performance-Share-Plänen auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

Vorstand und Top-Management-Kreis

		31.12.2023	31.12.2022
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	12	8
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	17	10
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	12	4
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	29	9
Anzahl der gewährten Performance Shares auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie	Stück	120.266	168.974
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	–	59.369
Anzahl der gewährten Performance Shares auf Basis der Porsche Vorzugsaktie	Stück	214.167	–
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	214.167	–

Mitglieder des Managements

Im Geschäftsjahr wurde allen anderen Begünstigten ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 50 Mio. € (2022: 65 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2023 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 56 Mio. € (2022: 71 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 56 Mio. € (2022: 71 Mio. €) erfasst.

IPO Bonus

Der IPO Bonus wurde in drei Tranchen gewährt. Die Auszahlung erfolgt jeweils zu einem Drittel jeweils am Jahrestag des Börsengangs der Porsche AG. Während des laufenden Geschäftsjahres wurde die erste Teil-Tranche ausbezahlt. Der Auszahlungsbetrag aus dem IPO-Bonus ist für jede Teil-Tranche nach oben und unten begrenzt.

		31.12.2023	31.12.2022
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	–	7
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	5	7
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	5	7
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	–	7
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	56.960	85.440
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	–	85.440

44. ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN NACH IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Porsche AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Porsche AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Porsche AG stehen.

Seit dem 1. August 2012 hat die Volkswagen AG über die Porsche Holding Stuttgart GmbH 100 % der Anteile an der Porsche AG gehalten. Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) der Porsche AG bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien unter anderem auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Die Veräußerung dieser Stammaktien an der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen. Die übrigen Anteile am Stammaktienkapital in Höhe von 75 % abzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG werden zum Bilanzstichtag weiterhin von der Porsche Holding Stuttgart GmbH gehalten.

Die Porsche AG ist zum Abschlussstichtag weiterhin ein Tochterunternehmen der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Bis einschließlich zum 31. Dezember 2022 bestand zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Der Beherrschungsvertrag endete gemäß § 307 AktG zum 31. Dezember 2022 und damit der Vertragskonzern mit der Volkswagen AG. Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG führen weiterhin zur Beherrschung der Porsche AG durch die Volkswagen AG (faktischer Konzern).

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Gesellschaften des Porsche SE Konzerns (Porsche SE) gelten damit als nahestehende Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Im Zuge der Übertragung des operativen Geschäftsbetriebes und damit der Übertragung der Porsche Holding Stuttgart GmbH durch die Porsche SE an die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2012 haben die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Porsche SE hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger im Rahmen der Übertragung unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freigestellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten.
- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem wurde die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. Umsatzsteuerverbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.

- Zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern wurden verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.
- Die Volkswagen AG übernahm die allgemeine Finanzierungsverantwortung für die Porsche AG in gleicher Weise wie sie auch für andere Tochtergesellschaften der Volkswagen AG übernommen wird.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG schlossen die Porsche AG und die Volkswagen AG am 5. September 2022 eine Vereinbarung zur Regelung der künftigen Beziehungen, insbesondere der Kooperation, Abstimmung und Zusammenarbeit in bestimmten Angelegenheiten. Die Vereinbarung über die Zusammenarbeit in Steuerangelegenheiten zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG vom 18. September 2022 umfasst insbesondere Folgendes:

- Die Volkswagen AG trägt das steuerliche Risiko aus Mehrsteuern, sofern diese nicht bereits durch entsprechende Risikovorsorge abgegolten sind.
- Die Volkswagen AG übernimmt alle Pre-IPO-Kosten; dazu gehören auch eventuelle Steuern aus der Pre-IPO-Strukturierung.
- Bilanzielle Sachverhalte, die für Veranlagungszeiträume bis Ende 2022 zu einer höheren Ertragsteuer bei der Volkswagen AG geführt haben, jedoch in Folgejahren ab 2023 durch Umkehrreffekte zu steuerlichen Vorteilen bei der Porsche AG führen, werden der Volkswagen AG erstattet.
- Zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG wurden verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Des Weiteren wurde zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG am 5. September 2022 eine industrielle Kooperationsvereinbarung geschlossen, die die künftige Ausgestaltung der industriellen und strategischen Kooperation zwischen dem Volkswagen AG Konzern und dem Porsche AG Konzern regelt. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurde zwischen den Vertragsparteien beschlossen, die bisherige Zusammenarbeit im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung in einer separaten Vereinbarung weiterzuentwickeln und detaillierter auszugestalten. Deshalb haben die Porsche AG und die Volkswagen AG in Übereinstimmung mit den Vorschriften der industriellen Kooperationsvereinbarung eine Einkaufs- und Beschaffungsvereinbarung geschlossen. Diese beinhaltet allgemeine Prinzipien für die Fortsetzung der bisherigen Kooperation zwischen den Vertragsparteien, einschließlich der allgemeinen Organisation sowie spezifische Bestimmungen für bestimmte, wesentliche Felder im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung.

Im Rahmen eines Konsortialvertrages üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus. Insofern sind Beziehungen zu Personen und Unternehmen der Familien Porsche und Piëch angabepflichtig.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 8. Januar 2024 am 31. Dezember 2023 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

Nahestehende Personen und Unternehmen

Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2023	2022	2023	2022
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Porsche SE	3	2	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	0	–	–
Volkswagen AG – Konzern	4.889	5.030	6.685	6.233
Porsche Holding Stuttgart GmbH	3	207	–	1
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	175	72	256	203
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	53	38
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	6	6	203	128
Versorgungspläne	1	0	0	1
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	1	1	–	0
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	5.079	5.320	7.197	6.604

Mio. €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Porsche SE	0	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	33	–	–
Volkswagen AG – Konzern	6.399	8.017	2.015	2.748
Porsche Holding Stuttgart GmbH	–	40	67	4.079
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	708	189	147	95
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	60	56	6	1
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	137	42	115	97
Versorgungspläne	–	0	0	0
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	0	0	–	–
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	7.305	8.377	2.351	7.021

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden weder in der Berichts- noch in der Vorperiode wesentliche Lieferungs- und Leistungsbeziehungen.

Die Forderungen gegen das Land Niedersachsen entfielen im Wesentlichen auf Anleihen in Höhe von 0 Mio. € (2022: 33 Mio. €).

Die Forderungen gegen den Volkswagen Konzern entfallen im Wesentlichen auf Forderungen Cash-Pool in Höhe von 4.064 Mio. € (2022: 0 Mio. €), gewährte Darlehen in Höhe von 530 Mio. € (2022: 4.275 Mio. €), Forderungen aus konzerninternen Guthaben in Höhe von 85 Mio. € (2022: 2.391 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 407 Mio. € (2022: 502 Mio. €).

Die an den Volkswagen Konzern erbrachten Lieferungen und Leistungen beinhalten Beträge in Höhe von 119 Mio. € (2022: 458 Mio. €) für Dienstleistungstransfers im Bereich Forschung und Entwicklung.

Zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG wurde eine Konzernvereinbarung über die Freistellung und Erstattung von Kosten in Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG geschlossen. Im Rahmen dieser Konzernvereinbarung wurden der Porsche AG Kosten in Höhe von 0 Mio. € (2022: 50 Mio. €) erstattet und die Porsche AG von Verbindlichkeiten, Verlusten und Schäden resultierend aus bzw. in Zusammenhang mit dem Börsengang durch die Volkswagen AG freigestellt.

Außerdem bestanden in 2023 sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber Volkswagen Konzerngesellschaften in Höhe von 365 Mio. € (2022: 129 Mio. €).

Die Porsche AG hat von der Porsche Holding Stuttgart GmbH in 2023 eine Kapitaleinlage in Höhe von 0 Mio. € erhalten (2022: 3.057 Mio. €).

Es wurden Finanzdienstleistungen an diese Gesellschaft erbracht, die zu Zinserträgen in Höhe von 0 Mio. € (2022: 207 Mio. €) führten.

Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 624 Mio. € (2022: 145 Mio. €), davon entfallen 33 Mio. € (2022: 35 Mio. €) auf die Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 34 Mio. € (2022: 20 Mio. €). Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Forderungen aus langfristigen Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 24 Mio. € (2022: 25 Mio. €) und gewährten Darlehen in Höhe von 105 Mio. € (2022: 14 Mio. €).

In 2023 bestanden sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen in Höhe von 409 Mio. € (2022: 27 Mio. €) und gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 227 Mio. € (2022: 124 Mio. €).

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 2 Mio. € (2022: 1 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche Holding Stuttgart GmbH gezahlten Dividenden in Höhe von 690 Mio. € sowie die an die Porsche SE gezahlte Dividende in Höhe von 114 Mio. €.

Zudem belief sich das maximale Ausfallrisiko für ausgegebene Finanzgarantien gegenüber Gemeinschaftsunternehmen auf 62 Mio. € (2022: 66 Mio. €).

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen, einschließlich naher Familienangehöriger. Dies betraf in der Berichtsperiode die Vorstandsmitglieder der Porsche AG und die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie deren nahe Familienangehörige. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen und den Forderungen gegen Mitglieder des Geschäftsführungsorgans und dem Aufsichtsrat waren ausschließlich Leistungen aus dem Fahrzeug-, Teile- und Designgeschäft sowie sonstige Leistungen enthalten. Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu.

Die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat werden nachfolgend dargestellt und sind nicht in den oben stehenden Aufstellungen zu erbrachten bzw. empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie den Forderungen bzw. Verbindlichkeiten enthalten.

Für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Porsche AG sind außerdem folgende Aufwendungen bei der Porsche AG für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

Mio. €	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	16	15
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	4	12
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3	2
	23	29

Zum Periodenende bestehen ausstehende Salden einschließlich Verpflichtungen für kurzfristig und langfristig fällige Leistungen einschließlich der Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie für die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares im Rahmen der Performance-Share-Pläne auf Basis der Volkswagen und der Porsche Vorzugsaktie und virtuellen Aktien im Zusammenhang mit dem IPO Bonus in Höhe von 62 Mio. € (2022: 56 Mio. €) → **43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)**. Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen des Dienstzeitaufwandes zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder inklusive der durch die Vorstandsmitglieder finanzierten Pensionspläne. Der Vorsitzende des Vorstands der Porsche AG, der zugleich der Vorsitzender des Vorstandes der Volkswagen AG ist, wurde seit diesem Geschäftsjahr je zur Hälfte von der Porsche AG und der Volkswagen AG vergütet.

Der Porsche AG Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 217 Mio. € (2022: 372 Mio. €) getätigt.

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 0 Mio. € (2022: 7 Mio. €) wertberichtigt.

45. GESAMTHONORAR DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

Die Porsche AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart (seit dem 1. Februar 2024: „EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft“, Stuttgart) anzugeben.

Mio. €	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	5	3
Andere Bestätigungsleistungen	0	4
Steuerberatungsleistungen	–	0
Sonstige Leistungen	0	0
	5	7

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Porsche AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften, auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Porsche AG sowie von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen.

46. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2023 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

47. MITTEILUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER PORSCHE AG NACH WPHG

47.1 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 02. Januar 2023

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund:
Vollzug des Aktienkaufvertrages

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen
Name: Dr. Hans Michel Piëch
Registrierter Sitz und Staat:

4. Namen der Aktionäre mit 3 % oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Holding Stuttgart GmbH
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung
30.12.2022

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
Neu	100,00 %	0,00 %	100,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	100,00 %	7,5 %	100,00 %	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE000PAG9113	0	455.500.000	0,00 %	100,00 %
Summe	455.500.000		100,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch					
			Summe		

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3 % oder höher	Instrumente in %, wenn 5 % oder höher	Summe in %, wenn 5 % oder höher
Dr. Hans Michel Piëch	%	%	%
Dr. Hans Michel Piëch GmbH	%	%	%
HMP Vermögensverwaltung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	25,01 %	%	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	74,99 %	%	74,99 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG		
Datum der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

47.2 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 02. Januar 2023

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund: Vollzug des Aktienkaufvertrages

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen	Registrierter Sitz und Staat:
Name: Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Mag. Mark Philipp Porsche, Kai Alexander Porsche, Dr. Geraldine Porsche, Ing. Hans-Peter Porsche, Peter Daniell Porsche, Diana Porsche	

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Holding Stuttgart GmbH Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung
30.12.2022

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
Neu	100,00 %	0,00 %	100,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	100,00 %	7,50 %	100,00 %	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE000PAG9113	0	455.500.000	0 %	100,00 %
Summe	455.500.000		100,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch					
			Summe		

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3 % oder höher	Instrumente in %, wenn 5 % oder höher	Summe in %, wenn 5 % oder höher
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Mag. Mark Philipp Porsche, Kai Alexander Porsche, Dr. Geraldine Porsche, Ing. Hans-Peter Porsche, Peter Daniell Porsche, Diana Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	25,01 %	%	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	74,99 %	%	74,99 %
-	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander	%	%	%

Porsche GmbH			
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	25,01 %	%	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	74,99 %	%	74,99 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG Datum der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

47.3 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 02. Januar 2023

1. Angaben zum Emittenten Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland
--

2. Grund der Mitteilung Sonstiger Grund: Vollzug des Aktienkaufvertrages
--

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen Name: Porsche Piëch Holding GmbH	Registrierter Sitz und Staat: Salzburg, Österreich
--	---

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3. Porsche Holding Stuttgart GmbH Porsche Automobil Holding SE
--

5. Datum der Schwellenberührung 30.12.2022

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
Neu	100,00 %	0,00 %	100,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	100,00 %	7,50 %	100,00 %	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		In %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE000PAG9113	0	455.500.000	0 %	100,00 %
Summe	455.500.000		100,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch					
			Summe		

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3 % oder höher	Instrumente in %, wenn 5 % oder höher	Summe in %, wenn 5 % oder höher
Porsche Piëch Holding GmbH	%	%	%
Porsche Gesellschaft m.b.H.	%	%	%
Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	25,01 %	%	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	74,99 %	%	74,99 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG Datum der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

47.4 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 02. Januar 2023

1. Angaben zum Emittenten Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart

2. Grund der Mitteilung Sonstiger Grund: Vollzug des Aktienkaufvertrages
--

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen Name: Mag. Josef Ahorner	Registrierter Sitz und Staat:
--	-------------------------------

4. Namen der Aktionäre Porsche Holding Stuttgart GmbH Porsche Automobil Holding SE
--

5. Datum der Schwellenberührung 30.12.2022

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a.)	Anteil Instrumente (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen b.1.+ b.2.)	Summe Anteile (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. + b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte nach § 41 WpHG
neu	100,00 %	%	100,00 %	455.500.000
letzte Mitteilung	100,00 %	7,50 %	100,00 %	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE000PAG9113	0	455.500.000	0,00 %	100,00 %
Summe	455.500.000		100,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0,00 %
		Summe		0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch					
			Summe		

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3 % oder höher	Instrumente in %, wenn 5 % oder höher	Summe in %, wenn 5 % oder höher
Mag. Josef Ahorner	%	%	%
Ahorner Holding GmbH	%	%	%
Ahorner GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	25,01 %	%	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	74,99 %	%	74,99 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG		
Datum der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

48. DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG haben im Dezember 2023 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Porsche AG auf der Homepage → <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/> dauerhaft zugänglich gemacht.

49. VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 25 Mio. € (2022: 24 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 keine neuen Performance Shares auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie zugeteilt (2022: 30.603, Wert im Zuteilungszeitpunkt 5 Mio. €). Für das Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt 85.266 Performance Shares auf Basis der Porsche Vorzugsaktie zugeteilt (2022: 0), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 12 Mio. € (2022: - Mio. €) belief. Im Rahmen des Börsengangs hat der Aufsichtsrat der Porsche AG zudem einen IPO Bonus für die Mitglieder des Vorstands in Form eines virtuellen Aktienplans → **43. LEISTUNGEN AUF BASIS VON PERFORMANCE SHARES (AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG)** gewährt. In diesem Zusammenhang wurden den Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr keine neuen virtuellen Aktien gewährt (2022: 85.440, Wert zum Zeitpunkt der Gewährung 7 Mio. €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 3 Mio. € (2022: 2 Mio. €).

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 2 Mio. € (2022: 2 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 46 Mio. € (2022: 47 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

50. ANTEILSBESITZLISTE

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Kurs Mengennot. (1 € =)						
		31.12.2023	direkt	indirekt				
I. MUTTERUNTERNEHMEN								
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart								
II. TOCHTERUNTERNEHMEN								
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften								
1. Inland								
MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg	EUR	86,35	–	86,35	235.124	69.201	2022	
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR	100,00	–	100,00	700	–	1 2022	
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR	100,00	–	100,00	18.120	–	1 2022	
Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart	EUR	100,00	–	100,00	43	–	1 2022	
Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg	EUR	100,00	–	100,00	20.025	–	1 2022	
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	EUR	100,00	–	100,00	4.000	–	1 2022	
Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR	100,00	–	100,00	1.601	–	1 2022	
Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart	EUR	100,00	–	100,00	104.425	–	1 2022	
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR	–	100,00	100,00	169.972	19.955	2022	
Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR	100,00	–	100,00	26.608	–	1 2022	
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR	–	100,00	100,00	112	5	2022	
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart	EUR	100,00	–	100,00	59.971	4.814	2022	
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	EUR	100,00	–	100,00	2.500	–	1 2022	
Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg	EUR	100,00	–	100,00	–11.551	8.586	2022	
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart	EUR	100,00	–	100,00	1.000	–	1 2022	
Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin	EUR	–	100,00	100,00	2.500	–	1 2022	
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow	EUR	–	100,00	100,00	1.700	–	1 2022	
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	–	100,00	100,00	2.000	–	1 2022	
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR	–	100,00	100,00	2.500	–	1 2022	
Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg	EUR	100,00	–	100,00	58.311	–	1 2022	
Porsche Sales & Marketplace GmbH, Stuttgart	EUR	100,00	–	100,00	2.198	–	1 2022	
Porsche Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ludwigsburg	EUR	100,00	–	100,00	37	–4	2022	
Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg	EUR	100,00	–	100,00	68.193	–279	2022	
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart	EUR	–	100,00	100,00	2.556	–	1 2022	
UI-356-Fonds, Frankfurt am Main	EUR	80,60	19,40	100,00	1.501.311	–69.850	10 2022	
UI-SP25-Fonds, Frankfurt am Main	EUR	100,00	–	100,00	394.594	–17.906	4, 10 2022	

Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =)			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		31.12.2023						
		direkt	indirekt	Gesamt				
2. Ausland								
Carrera Finance S.A., Luxemburg	EUR	–	–	–	31	–	10 2022	
Carrera Italia SPV S.r.l., Conegliano	EUR	–	–	–	10	–	10 2022	
ExB II LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	56.017	18.570	10 2022	
ExB LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	37.644	17.210	10 2022	
Nardò Technical Center S.r.l., Santa Chiara di Nardò	EUR	–	100,00	100,00	13.635	1.386	2022	
OOO Porsche Center Moscow, Moskau	RUB	99,9661	–	100,00	1.805.297	122.033	2022	
OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau	RUB	99,9661	–	100,00	280.862	50.518	2022	
OOO Porsche Russland, Moskau	RUB	99,9661	99,00	1,00	7.192.065	–248.404	2022	
PCars LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	51.835	22.746	10 2022	
PCREST II Holdings Ltd., Vancouver / BC	CAD	1,4681	–	100,00	990	–	10 2022	
PCREST Ltd., Mississauga / ON	CAD	1,4681	–	100,00	3	–	5 2022	
PCTX LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	506	–	2022	
PDRIVE LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	32.985	9.596	10 2022	
PFORCE LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	33.395	7.373	10 2022	
PGEAR LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	29.479	7.841	10 2022	
PILOT 2017-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	98.593	25.265	10 2022	
PILOT 2017-B LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	9.994	–324	10 2022	
PILOT 2019-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	61.015	22.036	10 2022	
PJOLT-1 LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	–	–	4, 6, 10 2023	
Porsamadrid S.L., Madrid	EUR	–	100,00	100,00	7.964	3.258	2022	
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	3.153.434	3.027.981	2022	
Porsche (Shanghai) Commercial Services Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	625.831	154.752	2022	
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	100,00	–	79.807	14.823	2022	
Porsche Auto Funding LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	4.000	–	10 2022	
Porsche Aviation Products, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	671	9	2022	
Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	100,00	–	164.265	154.265	2022	
Porsche Business Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	–14.206	–1.232	2022	
Porsche Canadian Funding II L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	–	100,00	114.882	8.248	10 2022	
Porsche Canadian Funding L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	–	100,00	101.866	16.852	2022	
Porsche Canadian Investment ULC, Halifax / NS	CAD	1,4681	–	100,00	677	–28	2022	
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	100,00	–	175.719	18.200	2022	
Porsche Cars Canada Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	–	100,00	214.677	22.025	2022	
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	–	100,00	165.210	26.307	2022	
Porsche Cars North America, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	2.441.457	549.641	2022	
Porsche Central and Eastern Europe s.r.o., Prag	CZK	24,7180	100,00	–	153.473	11.627	2022	
Porsche Centre Beijing Central Ltd., Peking	CNY	7,8700	–	100,00	65.288	81.607	2022	
Porsche Centre Beijing Goldenport Ltd., Peking	CNY	7,8700	–	100,00	51.039	49.539	2022	
Porsche Centre North Toronto Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	–	100,00	19.067	4.571	2022	
Porsche Centre Shanghai Pudong Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	129.100	98.374	2022	
Porsche Centre Shanghai Waigaoqiao Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	119.268	55.596	2022	
Porsche Consulting Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	53.873	16.220	2022	
Porsche Consulting S.r.l., Mailand	EUR	–	100,00	100,00	18.750	2.070	2022	
Porsche Consulting, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	4.716	970	2022	
Porsche Design GmbH, Zell am See	EUR	–	100,00	100,00	7.912	290	2022	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %				Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß-note	Jahr
		Kurs Mengennot. (1 € =)	direkt	indirekt	Gesamt				
		31.12.2023							
Porsche Design of America, Inc., Ontario / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	2.673	187	2022	
Porsche Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR		-	100,00	100,00	44.641	5.371	2022	
Porsche Engineering Services s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	380.454	82.855	2022	
Porsche Enterprises, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	140.691	-11.105	2022	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-1, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4, 6, 10 2023	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-2, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4, 6, 10 2023	
Porsche Financial Leasing Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	196.499	116	2022	
Porsche Financial Services Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	4.594	873	2022	
Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	31.924	8.049	8 2022	
Porsche Financial Services France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		-	100,00	100,00	21.637	3.383	2022	
Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	104.785	12.902	2022	
Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua	EUR		-	100,00	100,00	103.091	11.176	2022	
Porsche Financial Services Japan K.K., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	8.021.442	898.676	2022	
Porsche Financial Services Korea Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	76.506.613	1.417.573	2022	
Porsche Financial Services Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	18.669	6.168	2022	
Porsche Financial Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	208.347	37.246	8 2022	
Porsche France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		-	100,00	100,00	139.364	9.741	2022	
Porsche Funding L.P., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	158.092	-138.252	2022	
Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	100,00	-	100,00	13.965.531	3.812.724	2022	
Porsche Ibérica S.A., Madrid	EUR		99,99	-	99,99	114.976	10.209	2022	
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2016-A, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	109.665	37.012	10 2022	
Porsche International Financing DAC, Dublin	EUR		100,00	-	100,00	134.824	28.331	2022	
Porsche International Reinsurance DAC, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	229.103	18.788	2022	
Porsche Investments Management S.A., Luxemburg	EUR		100,00	-	100,00	392.652	-12.060	2022	
Porsche Italia S.p.A., Padua	EUR		-	100,00	100,00	150.661	16.305	2022	
Porsche Japan K.K., Tokio	JPY	156,7900	100,00	-	100,00	6.727.246	5.227.246	2022	
Porsche Korea Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	100,00	-	100,00	29.921.771	25.678.803	2022	
Porsche Latin America, Inc., Miami / FL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.978	537	2022	
Porsche Leasing Ltd., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	10 2022	
Porsche Logistics Services LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.852	-8	2022	
Porsche Middle East and Africa FZE, Dubai	USD	1,1077	100,00	-	100,00	79.560	10.075	2022	
Porsche Motorsport North America, Inc., Santa Ana / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	15.147	3.795	2022	
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	61.684	11.987	2022	
Porsche Retail Group Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	72.369	18.117	2022	
Porsche Retail Italia S.r.l., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	12.884	3.925	9 2022	
Porsche Sales & Marketplace Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-1.660	2.164	2022	
Porsche Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	41.771	5.991	2022	
Porsche Services Ibérica, S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	1.787	122	2022	
Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	75,00	75,00	5.693	-2.307	4 2022	
Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	1.025.116	843.451	2022	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %				Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fuß-note	Jahr
		Kurs Mengennot. (1 € =)	direkt	indirekt	Gesamt				
		31.12.2023							
Porsche Zentrum Zug, Risch AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	12.468	4.729	2022	
PPF Holding AG, Zug	CHF	0,9264	100,00	-	100,00	6.663	-36	2022	
PREV LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	163.674	63.188	10 2022	
PSHIFT LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	141.760	68.759	10 2022	
PVOLT LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	35.167	8.668	10 2022	
Shanghai Jie Gang Enterprise Management Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	23.715	-75	2022	
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
Cellforce Group GmbH, Tübingen	EUR		-	100,00	100,00	15.704	-28.114	2022	
Cetitec GmbH, Pforzheim	EUR		100,00	-	100,00	4.137	3.012	2022	
Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR		94,00	-	94,00	-447	-138	10 2022	
Datura Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR		94,00	-	94,00	-212	153	10 2022	
Initium GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	125	-	1 2022	
Manthey Racing GmbH, Meuspath	EUR		51,00	-	51,00	10.074	3.217	2022	
Manthey Servicezentrum GmbH, Meuspath	EUR		-	100,00	100,00	868	425	2022	
OverTake GmbH, Köln	EUR		100,00	-	100,00	-	-	7 2023	
P3X GmbH & Co. KG, Gilching	EUR		100,00	-	100,00	17.524	-10.667	4 2022	
P3X Management GmbH, Gilching	EUR		-	100,00	100,00	27	2	4 2022	
Porsche eBike Performance GmbH, Ottersbrunn	EUR		-	60,00	60,00	69.532	-21.006	2022	
serva GmbH, in Liquidation, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	1.187	-52	2 2022	
2. Ausland									
AFN Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	5 2022	
Cetitec d.o.o., Cakovec	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	3.377	3.357	2022	
Cetitec USA Inc., Dublin / OH	USD	1,1077	-	100,00	100,00	200	-49	2022	
INFINUM JV Holding d.o.o., Karlovac	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7 2023	
Levi Rally Center Oy, Rovaniemi	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7 2023	
MHP (Shanghai) Management Consultancy Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	31.210	3.825	2022	
MHP Americas, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.786	1.709	2022	
MHP Consulting Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9759	-	100,00	100,00	29.649	7.220	2022	
MHP Consulting UK Ltd., Birmingham	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-121	730	2022	
Porsche Consulting Canada Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	2.407	819	2022	
Porsche Consulting Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	12.322	3.274	2022	
Porsche Consulting S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	387	534	2022	
Porsche Design Asia Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	3.389	2	2022	
Porsche Design Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-6.074	-404	2022	
Porsche Design Italia S.r.l., Padua	EUR		-	100,00	100,00	276	-3	2022	
Porsche Design Netherlands B.V., Roermond	EUR		-	100,00	100,00	707	231	2022	
Porsche Design Sales (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	803	-106	5 2022	
Porsche Design Studio North America, Inc., Beverly Hills / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	48	-	5 2022	
Porsche Design Timepieces AG, Solothurn	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	4.614	797	2022	
Porsche Digital China Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	22.888	8.713	2022	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Kurs Mengennot. (1 € =)	direkt	indirekt				
Porsche Digital Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	–	50,00	50,00	9.404	7.140	2022
Porsche Digital España, S.L., Barcelona	EUR		–	100,00	100,00	618	114	2022
Porsche Digital Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,9951	–	100,00	100,00	39	39	4 2022
Porsche Digital Mexico, S. de R.L. de C.V., Guadalajara	MXN	18,7689	–	100,00	100,00	–	–1.447	4 2022
Porsche Digital, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	100,00	1.034	–5.131	2022
Porsche Drive Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	–	100,00	100,00	–66	–566	2022
Porsche Drive LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	–	100,00	100,00	3.037	–1.963	2022
Porsche Drive S.r.l., Trento	EUR		–	100,00	100,00	213	177	2022
Porsche eBike Performance d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5345	–	68,17	68,17	24.301	–38.224	2022
Porsche Engineering (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	100,00	72.068	16.204	2022
Porsche Engineering Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9759	–	100,00	100,00	13.425	4.553	2022
Porsche Engineering Services North America, Inc., Carson / CA	USD	1,1077	–	100,00	100,00	–	–	4,6 2023
Porsche Investments Management I S.à r.l., Luxemburg	EUR		–	100,00	100,00	–	–	4,6 2023
Porsche Motorsport Asia-Pacific Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	100,00	10.672	–2.673	2022
Porsche Norge AS, Oslo	NOK	11,2408	75,00	–	75,00	–	–	7 2023
Porsche Sales & Marketplace Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	–	100,00	100,00	1.058	1.114	2022
Porsche Services Korea LLC, Seoul	KRW	1.440,7150	–	100,00	100,00	3.865.219	19.032	2022
Porsche Services Middle East & Africa FZE, Dubai	USD	1,1077	–	100,00	100,00	902	208	2022
Porsche Services Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	–	100,00	100,00	–396	–305	2022
Porsche Smart Battery Shop s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		–	100,00	100,00	31.074	69	4 2022
Porsche Werkzeugbau s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		–	100,00	100,00	16.724	1.831	2022
Shanghai Advanced Automobile Technical Centre Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	100,00	100,00	13.436	1.709	2022

III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

A. At Equity bewertete Unternehmen

1. Inland

2. Ausland

B. At Cost bewertete Unternehmen

1. Inland

Axel Springer Porsche GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		–	50,00	50,00	24.484	–4.711	2022
Axel Springer Porsche Management GmbH, Berlin	EUR		–	50,00	50,00	31	19	2022
FlexFactory GmbH, Stuttgart	EUR		–	50,00	50,00	1.495	–1.999	2022
Intelligent Energy System Services GmbH, Ludwigsburg	EUR		–	50,00	50,00	2.229	761	2022
PDB-Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	EUR		20,00	–	20,00	–	–	11,12 2022
Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle	EUR		50,00	–	50,00	23.195	387	2022
Smart Press Shop Verwaltungs-GmbH, Stuttgart	EUR		50,00	–	50,00	37	4	2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Kurs Mengennot. (1 € =)	direkt	indirekt				
2. Ausland								
Bugatti International Holding S.à r.l., Luxemburg	EUR		49,00	–	49,00	92.999	–13	2022
Material Science Center Qatar QSTP-LLC, in Liquidation, Doha	QAR	4,0378	25,00	–	25,00	8.247	–5.846	2,5 2014

IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen

1. Inland

Bertrandt AG, Ehningen	EUR		28,97	–	28,97	358.264	22.160	3 2022
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München	EUR		–	15,12	15,12	382.045	–56.289	2022

2. Ausland

Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5345	45,00	–	45,00	3.693.661	101.501	2022
Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja	EUR		–	20,63	20,63	844.247	–62.741	2022

B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen

1. Inland

&Charge GmbH, Frankfurt am Main	EUR		–	21,65	21,65	158	–1.288	2022
Customcells Holding GmbH, Itzehoe	EUR		–	11,33	11,33	50.165	–4.777	2022
Fanzone Media GmbH, Berlin	EUR		–	4,99	4,99	618	–150	2020
New Horizon GmbH, Berlin	EUR		–	16,64	16,64	2.974	–8.308	2022
P2 eBike GmbH, Stuttgart	EUR		–	40,00	40,00	693	–92	4 2022
The Business Romantic Society Verwaltungs GmbH, Berlin	EUR		–	5,14	5,14	–	–863	2022

2. Ausland

Group14 Technologies, Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	3,36	3,36	587.807	–19.862	2022
HIF Global LLC, Houston / TX	USD	1,1077	–	11,65	11,65	41.342	–85.481	2022
Pull Data Inc., Santa Monica / CA	USD	1,1077	–	33,00	33,00	–	–	7 2023
Sensigo, Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	33,00	33,00	–	–	4,6 2023
Stellar Telecommunications S.A.S., Meudon	EUR		–	20,00	20,00	–441	–475	2022

V. BETEILIGUNGEN

1. Inland

1KOMMA5° GmbH, Hamburg	EUR		–	6,08	6,08	80.136	–7.001	2022
aware THE PLATFORM GmbH, in Liquidation, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	41	–873	2 2022
Daato Technologies GmbH, Berlin	EUR		–	5,55	5,55	33	–396	2022
Denizen GmbH, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	–2	–1.102	2022
e.ventures europe V GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		–	7,91	7,91	73.600	–6.255	10 2022
e.ventures europe VI GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		–	3,33	3,33	95.817	–4.177	10 2022
Headline Europe VII GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		–	3,13	3,13	28.110	–8.315	2022
Heartfelt APX GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		–	14,41	14,41	–	–	7 2023
HWW - Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft GmbH, Stuttgart	EUR		10,00	–	10,00	1.400	27	2022
Impact Labs GmbH, Hamburg	EUR		–	7,75	7,75	817	–173	2022
My Inner Health Club GmbH, in Liquidation, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	10	–1.325	2 2022
NitroBox GmbH, Hamburg	EUR		–	7,35	7,35	–	–	2022
onGRID Sports Technology GmbH, Berlin	EUR		–	5,44	5,44	315	–567	4 2022

Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %									
Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Eigenkapital			Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 € =)	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung		
		31.12.2023	direkt	indirekt	Gesamt				
Retorio GmbH, München	EUR		–	8,35	8,35	–	–	7	2023
RYDES GmbH, Berlin	EUR		–	11,57	11,57	–370	–386		2021
Sharpist GmbH, Berlin	EUR		–	3,70	3,70	–	–		2022
Triple AI GmbH, Berlin	EUR		5,69	–	5,69	–	–	7	2023
WORKERBASE GmbH, München	EUR		–	4,97	4,97	10.700	–326		2022
2. Ausland									
actnano Inc., Dover / DE	USD	1,1077	–	3,59	3,59	–	–		2022
AM Batteries LLC, Shrewsbury / MA	USD	1,1077	–	1,77	1,77	–	–	7	2023
Anagog Ltd., Tel Aviv	ILS	3,9951	–	4,74	4,74	–1.727	–19.929		2022
Atomic Industries Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	5,35	5,35	–	–	7	2023
Bcomp Ltd., Fribourg	CHF	0,9264	–	3,71	3,71	15.779	–6.553		2022
Beijing Achievers Management Consulting Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	–	14,90	14,90	2.368	–5.193		2022
BQ Holding Ltd., Weymouth	EUR		–	0,94	0,94	–	–		2022
Bumper International Ltd., London	GBP	0,8691	–	4,60	4,60	5.598	–3.025		2022
CarPutty Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	10,08	10,08	–	–		2022
Connect IQ Labs, Inc., Redwood City / CA	USD	1,1077	–	4,90	4,90	–	–		2022
Cresta Intelligence Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	0,79	0,79	–	–		2022
Dream Machine Innovations Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	5,52	5,52	–	–	7	2023
DSP Concepts, Inc., Dover / DE	USD	1,1077	–	4,17	4,17	–	–		2022
e.ventures US V, L.P., San Francisco / CA	USD	1,1077	–	3,99	3,99	593.081	349.713	10	2021
Eve One L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	–	4,64	4,64	–	–	10	2022
Fontinalis Capital Partners III, L.P., Detroit / MI	USD	1,1077	–	9,64	9,64	57.235	22.895	10	2021
Griip Automotive Engineering Ltd., Petach Tikva	ILS	3,9951	–	4,89	4,89	–	–		2022
Grove Ventures II L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	–	2,50	2,50	67.304	–2.497	10	2021
Grove Ventures III L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	–	1,63	1,63	–	–		2022
Grove Ventures L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	–	9,09	9,09	247.785	–2.379	10	2021
Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	–	3,31	3,31	102.141	–4.978		2022
Intamsys Technology Ltd., Dongguan	CNY	7,8700	–	4,78	4,78	24.159	–20.791		2022
LAKA Ltd., London	GBP	0,8691	–	4,10	4,10	–	–		2022
Magma Growth Equity I L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	–	11,33	11,33	49.683	–627	10	2021
Nozomi Networks, Inc., San Francisco / CA	USD	1,1077	–	0,73	0,73	–	–		2022
Playbook Technologies Inc., Ridgewood / NJ	USD	1,1077	–	6,04	6,04	–	–		2022
RSE Markets, Inc., Dover / DE	USD	1,1077	–	4,61	4,61	–	–		2022
RunBuggy OMI, Inc., Newark / DE	USD	1,1077	–	4,00	4,00	–	–		2022
Shanghai Powershare Tech Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	2,84	2,84	–	–	7	2023
StretchMe Sp. z o.o., Krakau	PLN	4,3409	–	9,00	9,00	–	–		2022
Tactile Mobility Ltd., Haifa	USD	1,1077	–	11,14	11,14	–18.917	–8.536		2022
The Embassies of Good Living AG, Zürich	CHF	0,9264	–	7,15	7,15	–977	–1.407		2022
TriEye Ltd., Tel Aviv	USD	1,1077	–	3,41	3,41	–128.694	–89.854		2022
Urgent.ly Inc., Vienna / VA	USD	1,1077	–	2,08	2,08	–	–		2022
Valence Security Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	–	3,67	3,67	24.997	–4.358		2022
Via Transportation, Inc., New York / NY	USD	1,1077	–	0,03	0,03	–	–		2022
Wayray AG, Zürich	USD	1,1077	–	7,90	7,90	–	–		2022
Xuanlin (Shanghai) Information Technology Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	–	6,00	6,00	–	–		2022

Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in %									
Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Eigenkapital			Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 € =)	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung	Landeswährung		
		31.12.2023	direkt	indirekt	Gesamt				
Zededa, Inc., San Jose / CA	USD	1,1077	–	2,34	2,34	–	–		2022
Zync Inc., San Francisco / CA	USD	1,1077	–	5,00	5,00	–784	–790		2020

- ¹ Ergebnisabführungsvertrag
- ² in Liquidation
- ³ Abweichendes Geschäftsjahr
- ⁴ Rumpfgeschäftsjahr
- ⁵ zurzeit keine Geschäftstätigkeit
- ⁶ Neugründung/Abspaltung
- ⁷ Neuerwerb
- ⁸ Zahlen gemäß IFRS
- ⁹ Sachverhalt im Sinne des §1 UmwG
- ¹⁰ Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12
- ¹¹ Joint Operation gemäß IFRS 11
- ¹² Das Mutterunternehmen ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

Stuttgart, 19. Februar 2024

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

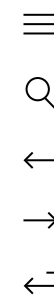
20
14

918 Spyder



WEITERE INFORMATIONEN

<u>408</u>	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
<u>409</u>	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS
<u>417</u>	PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS
<u>419</u>	VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS
<u>422</u>	ÜBER DIESEN BERICHT
<u>425</u>	GRI-INDEX
<u>431</u>	TCFD-INDEX
<u>434</u>	SASB-INDEX
<u>437</u>	FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN
<u>440</u>	NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN
<u>464</u>	EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN
<u>469</u>	GLOSSAR
<u>473</u>	FINANZKALENDER 2024
<u>476</u>	IMPRESSUM



Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, 19. Februar 2024

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

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

— entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 und

— vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zum Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGS- SACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten

GRÜNDE FÜR DIE BESTIMMUNG ALS BESONDERS WICHTIGER PRÜFUNGSSACHVERHALT

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u. a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Porsche AG Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u. a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene des als zahlungsmittelgenerierende Einheit definierten Segments Automobile zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und den verwendeten Diskontierungszinssatz bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung sowie verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit für Zwecke des Wertminderungstests, der Festlegung des verwendeten Diskontierungszinssatzes sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsrate.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

PRÜFERISCHES VORGEHEN

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheit und zur Durchführung des Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit des verwendeten Bewertungsmodells nachvollzogen.

Den im Porsche AG Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Mehrjahresplanung des Porsche AG Konzerns mit den Planwerten im zugrunde liegenden Wertminderungstest abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten des Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der operativen Mehrjahresplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsrate durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung des verwendeten Diskontierungszinssatzes und der Wachstumsrate haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

VERWEIS AUF ZUGEHÖRIGE ANGABEN

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 13 „Immaterielle Vermögenswerte“.

2. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen GRÜNDE FÜR DIE BESTIMMUNG ALS BESONDERS WICHTIGER PRÜFUNGSSACHVERHALT

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

PRÜFERISCHES VORGEHEN

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

VERWEIS AUF ZUGEHÖRIGE ANGABEN

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Schätzungen und Beurteilungen des Managements sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 27 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2023 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteile der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungs-schlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen beziehungsweise das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;

– führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der PAG_KFB_IFRS_2023-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE ESEF-UNTERLAGEN

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

VERANTWORTUNG DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER ESEF-UNTERLAGEN

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen;

– beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

ÜBRIGE ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 28. Juni 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 21. Juli 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht:

- Nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Finanzinformationen
- Nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfung von IT-Systemen
- Durchführung vereinbarter Untersuchungshandlungen

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Maxim Orlov.

ANLAGE ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK:

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts

Folgende Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die im Abschnitt „Nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene, mit der nichtfinanziellen Erklärung zusammengefasste, nichtfinanzielle Konzernklärung;
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagements, des internen Kontrollsystems und des Compliance Management Systems“ enthaltenen lageberichts-fremden Angaben und
- die auf der im zusammengefassten Lagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist.

2. Weitere Sonstige Informationen

Die „Sonstigen Informationen“ umfassen die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- Magazin
- An unsere Aktionäre
- Nachhaltigkeit
- Corporate Governance
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernanhang und zusammengefassten Lagebericht verwiesen wird

Der Konzernanhang und der zusammengefasste Lagebericht enthalten weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Stuttgart, 28. Februar 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok **Orlov**
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigegeführten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im

pfllichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG.

SONSTIGER SACHVERHALT – FORMELLE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit und Haftung gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die diesem Prüfungsvermerk beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024.

(<http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen>).

Stuttgart, 28. Februar 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Orlov
Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT

An die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (im Folgenden die „Gesellschaft“), die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Konzerns zusammengefasst ist, bestehend aus dem Kapitel „Nichtfinanzielle Erklärung 2023“ sowie den durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitten „Geschäftsmodell“ und „Risiko- und Chancenbericht“ des zusammengefassten Lageberichts, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. §§ 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen

Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

UNABHÄNGIGKEIT UND QUALITÄTSSICHERUNG DER WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Berichterstattung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. §§ 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie Angaben für Vorjahre.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für den Auftragsgegenstand, der Risikoeinschätzung und der Konzepte der Gesellschaft und des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen,
- Befragung von Mitarbeitern der Gesellschaft und des Konzerns, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des Auftragsgegenstands betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben des Auftragsgegenstandes relevant sind,

- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Auftragsgegenstand,
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung relevanter Daten im berichtszeitraum wie z. B. Umwelt und Personal sowie deren stichprobenartige Überprüfung,
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung auf Ebene der Gesellschaft und des Konzerns,
- Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Daten,
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- Beurteilung der Darstellung der Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

PRÜFUNGSURTEIL

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. §§ 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung und zu Angaben für Vorjahre ab.

VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN VERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Stuttgart, 28. Februar 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jan Hinderer
Wirtschaftsprüfer

Hans-Georg Welz
Wirtschaftsprüfer

BERICHTSKONZEPT

Struktur der Berichterstattung

Im Zentrum der Aktivitäten der Porsche AG stehen zwei Ziele: wirtschaftliche Erfolge und die Fähigkeit, Verantwortung zu übernehmen – für nachhaltiges Handeln, sichere Arbeitsplätze und die Gesellschaft. Vorleben, Vertrauen, Verbindlichkeit – das zeichnet die Porsche AG aus. Daher ist es ein Anliegen der Porsche AG, die Öffentlichkeit über Geschäftsentwicklungen und Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit zu informieren.

Der vorliegende Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns besteht aus folgenden Teilen:

- Magazin (Seiten → 6 – 65),
- An unsere Aktionäre (Seiten → 67 – 87),
- Nachhaltigkeit (Seiten → 89 – 133),
- Corporate Governance (Seiten → 135 – 177),
- Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung (Seiten → 179 – 273),
- Konzernabschluss (Seiten → 275 – 405),
- Weitere Informationen (Seiten → 407 – 476).

Berichtsstandards

Der Konzernabschluss der Porsche AG zum 31. Dezember 2023 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Dem zusammengefassten Lagebericht liegen das HGB sowie die Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) zur Konkretisierung der HGB-Anforderungen zugrunde.

Die nichtfinanzielle Erklärung bezieht sich auf die Themenbereiche des § 289c HGB: Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Gemäß

CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) konzentrieren sich die vorliegenden Texte auf wesentliche Themen, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Porsche AG Konzerns sowie der Auswirkungen des Porsche AG Konzerns auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind. Ferner kommt die Porsche AG in der nichtfinanziellen Erklärung den Berichtspflichten des Artikels 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 nach.

Der Porsche AG Konzern hat den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht in Übereinstimmung mit den GRI Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuell gültigen Fassung von 2021 erstellt. Der GRI-Index befindet sich auf den Seiten → 425 – 430. Im Rahmen des „Content Index – Essentials Service“ hat die GRI diesen Index als Ganzes geprüft.

Die Porsche AG folgt außerdem den Empfehlungen für eine effektive klimabezogene Berichterstattung der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die Informationen zum Umgang mit klimabezogenen Risiken und Chancen wurden im Rahmen eines TCFD-Index auf den Seiten → 431 – 433 veröffentlicht.

Darüber hinaus hat das Sustainability Accounting Standard Board (SASB) den Industriestandard „Automotive“ veröffentlicht, auf dessen Basis Unternehmen für Investoren relevante branchenspezifische Nachhaltigkeitsinformationen veröffentlichen können. Auf den Seiten → 434 – 436 wird der SASB-Index dargestellt.

Die nachhaltigkeitsbezogenen Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung und im Nachhaltigkeitsbericht wurden bereits in Anlehnung an die zukünftigen Berichtsanforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und der dazugehörigen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt. Eine vollständige Umsetzung dieser neuen europäischen Anforderungen wird plangemäß im kommenden Berichtsjahr vollzogen.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

Veröffentlichung und Geltungsbereich

→ GRI 2-2 und GRI 2-3

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht erscheint jährlich zur Jahrespressekonferenz der Porsche AG. Berichtszeitraum war vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023.

Die Angaben in diesem Bericht (ausgenommen der Seiten → 6 – 65) beziehen sich auf den gesamten Porsche AG Konzern. Falls Informationen nur einzelne Bereiche betreffen, ist dies ausdrücklich erwähnt. Alle Angaben zum Porsche AG Konzern gelten auch für die Porsche AG, sofern nicht anders erwähnt. Zum Porsche AG Konzern zählen neben der Porsche AG alle wesentlichen in- und ausländischen Tochtergesellschaften, die die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Insgesamt umfasst der Konsolidierungskreis 117 vollkonsolidierte Unternehmen: 28 mit Sitz im Inland und 90 mit Sitz im Ausland.

Externe Prüfung

→ GRI 2-5

Neben einer sorgfältigen Datenerhebung und -erfassung über interne Berichts- und Bearbeitungssysteme sowie einer detaillierten internen Konsolidierung und Prüfung der enthaltenen Informationen und Daten erfolgte eine unabhängige Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts durch die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Der Vergütungsbericht 2023 wurde nach den Anforderungen

des § 162 Aktiengesetz erstellt und durch EY inhaltlich geprüft. EY hat die Inhalte des nichtfinanziellen Berichts nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

Weitere Informationen dazu befinden sich unter → **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers**, → **Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers**, → **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers**.

Wesentliche Themen im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung

→ GRI 3-2

Im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse hat die Porsche AG 2023 wesentliche Themen identifiziert, die auf die nach CSR-RUG definierten Belange einzahlen und sich in die Themen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung einordnen. Der mehrstufige Prozess berücksichtigt das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit und orientiert sich somit bereits an den künftig geltenden Vorgaben der CSRD und ESRS.

Die folgende Tabelle enthält die vom Porsche AG Konzern als wesentlich definierten Themen und ihre Verortung im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Eine genaue Beschreibung der Wesentlichkeitsanalyse inklusive einer Herleitung der Aufteilung zwischen nichtfinanzieller Erklärung und Nachhaltigkeitsbericht findet sich in → **Stakeholderdialog und Wesentlichkeit**.

Themen	Themen in der Nichtfinanziellen Erklärung	Themen im Nachhaltigkeitsbericht
Umwelt	Klimaschutz	Energie und Anpassung an den Klimawandel
	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe
		Wasser und Meeresressourcen
		Biologische Vielfalt und Ökosysteme
Soziales		Abfälle
	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft	Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft
	Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette	Rechte der Gemeinschaften
Unternehmensführung	Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer	Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern
	Corporate Governance, Korruption und Bestechung	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken
		Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten

Anwendung von GRI

Auf Grundlage der identifizierten wesentlichen Themen hat der Porsche AG Konzern die für die Berichterstattung nach GRI ausschlaggebenden Standards abgeleitet, die in folgender Tabelle aufgeführt sind.

Thema	Wesentliche GRI-Berichtsstandards	
Umwelt	Klimaschutz	Emissionen (GRI 305), Umweltbewertung der Lieferanten (GRI 308)
	Kreislaufwirtschaft	Materialien (GRI 301), Abfall (GRI 306)
	Energie und Anpassung an den Klimawandel	Energie (GRI 302), Emissionen (GRI 305)
	Umweltverschmutzung und besorgniserregende Stoffe	Emissionen (GRI 305)
	Wasser und Meeresressourcen	Wasser und Abwasser (GRI 303)
	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Biodiversität (GRI 304)
	Abfälle	Abfall (GRI 306)
Soziales	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft	Beschäftigung (GRI 401), Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis (GRI 402), Aus- und Weiterbildung (GRI 404), Diversität und Chancengleichheit (GRI 405), Nichtdiskriminierung (GRI 406)
	Nachhaltigkeit, arbeitsbezogene Rechte sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette	Umweltbewertung der Lieferanten (GRI 308), Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz (GRI 403), Nichtdiskriminierung (GRI 406), Kinderarbeit (GRI 408), Zwangs- oder Pflichtarbeit (GRI 409), Sicherheitspraktiken (GRI 410), Soziale Bewertung von Lieferanten (GRI 414)
	Informationsbezogene Auswirkungen für die Verbraucher und/oder Endnutzer	Kundengesundheit und -sicherheit (GRI 416), Schutz der Kundendaten (GRI 418)
	Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft	Beschäftigung (GRI 401), Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis (GRI 402), Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz (GRI 403)
	Rechte der Gemeinschaften	Lokale Gemeinschaften (GRI 413)
	Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	Kundengesundheit und -sicherheit (GRI 416)
	Unternehmensführung	Corporate Governance, Korruption und Bestechung
	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Beschaffungspraktiken (GRI 204), Bewertung von Lieferanten (GRI 414)
	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten	Indirekte ökonomische Auswirkungen (GRI 203)

REDAKTIONELLE ANMERKUNGEN

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet mit einer Nachkommastelle.

Korrekturen an bereits veröffentlichten Inhalten, etwa wegen einer geänderten Erhebungsmethodik bei Kennzahlen und Daten, sind entsprechend gekennzeichnet.

Inklusive Sprache ist ein Bekenntnis zu Vielfalt und Chancengleichheit. In diesem Sinne verwendet der vorliegende Bericht daher geschlechterneutrale Formulierungen. Ausnahmen, z. B. bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Für den gedruckten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht werden ausschließlich die Öko-Papiersorten „Lessebo Design® Smooth bright, FSC“ und „enviro® pure, FSC“ verwendet.

GRI-INDEX



CONTENT INDEX
ESSENTIALS SERVICE

2024

Für den Content Index – Essentials Service hat GRI Services geprüft, ob der GRI-Index in einer Weise präsentiert wurde, die den Anforderungen an die Berichterstattung gemäß den GRI-Standards entspricht, und ob die Informationen im Index klar dargestellt und für die Stakeholder zugänglich sind.

Anwendungserklärung	Der Porsche AG Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum Januar 2023 bis Dezember 2023 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Sektorstandard(s)	Keine

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021		
Allgemeine Angaben		
2-1 Organisationsprofil	180 – 181	
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken		
2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	423	
2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	423	
2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	424	
2-5 Externe Prüfung	423	
Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen		
2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	92, 180 – 182, 210, 229, 236 – 240	
2-7 Angestellte	450 – 455	
2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	456	
Unternehmensführung		
2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	138 – 152	
2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	138 – 146	
2-11 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	147 – 152	
2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	90 – 99, 210 – 213	
2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	90 – 99, 210 – 213	
2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	90 – 99, 210 – 213	
2-15 Interessenkonflikte	250 – 252	
2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	239, 250 – 252	
2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	90 – 99, 210 – 213	
2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	137 – 138, 153 – 177	
2-19 Vergütungspolitik	153 – 177	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	153 – 177	
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung		Informationen werden intern erhoben, aber aus Vertraulichkeitsgründen aufgrund einer internen Managemententscheidung nicht veröffentlicht.
Strategie, Richtlinien und Praktiken			
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	68	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	129 – 132, 250 – 253	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	131 – 132, 250 – 253	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	105, 109 – 110, 217, 236 – 240	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	250 – 253	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	103, 129 – 132, 250 – 253	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	94, 131 – 132	
Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	94 – 97	
2-30	Tarifverträge	123, 460	
Wesentliche Themen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	94 – 99, 423 – 424	
3-2	Liste der wesentlichen Themen	98, 423 – 424	Die Verknüpfung zwischen den im Index aufgeführten GRI-Standards und den wesentlichen Themen wird auf Seite 424 dargestellt.
Wirtschaftliche Leistung¹			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	99, 129 – 131, 250 – 253	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	276, 439	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	104 – 105, 254 – 269, 285, 431 – 432	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	99, 308, 438	
Indirekte ökonomische Auswirkungen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	99, 115	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	107 – 108, 228 – 232, 235	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	115 – 119	
Beschaffungspraktiken			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	129 – 131, 237	
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	462 – 463	

¹ Das Thema wirtschaftliche Leistung ist ein zusätzlicher GRI-Standard, der nicht mit einem der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen vom Porsche AG Konzern verknüpft ist.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Antikorruption			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	250 – 252	
GRI 205: Antikorruption 2016			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	462 – 463	
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	250 – 252	
Materialien			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	91, 233 – 235	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	216, 233	
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	112 – 113, 233 – 235, 446 – 447	
Energie			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	101 – 108	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	440 – 441	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	440 – 441	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	104 – 108	
Wasser und Abwasser			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	101 – 104, 110 – 111	
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	101 – 104, 110 – 111	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	110 – 111	
303-3	Wasserentnahme	448 – 449	
303-4	Wasserrückführung	449	
303-5	Wasserverbrauch	449	
Biodiversität			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	101 – 104, 111 – 112	
GRI 304: Biodiversität 2016			
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	111 – 112	
Emissionen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	228 – 232	
GRI 305: Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	442	
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	442 – 443	

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	443	
305-4 Intensität der Treibhausgasemissionen	444	
305-5 Senkung der Treibhausgasemissionen	228 – 232, 442 – 444	
305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen	109	
305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	444	
Abfall		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	91, 101 – 104, 112 – 113	
GRI 306: Abfall 2020		
306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	112 – 113	
306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	112 – 113	
306-3 Angefallener Abfall	446 – 448	
306-4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	446 – 448	
306-5 Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	446 – 448	
Umweltbewertung der Lieferanten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	236 – 240	
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016		
308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	238 – 240, 462	
308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	236 – 240, 463	
Beschäftigung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	119 – 126	
GRI 401: Beschäftigung 2016		
401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	451, 456	
401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	119 – 126	
401-3 Elternzeit	459	
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	119 – 126	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016		
402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	125	
Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	119 – 126, 236 – 240	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018		
403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	120	
403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	121	

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	122	
403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	121 – 122	
403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	122	
403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	122	
403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	121, 236 – 237	
403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	122	
403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	461	Kennzahlen zu arbeitsbezogenen Verletzungen für Mitarbeitende, die keine direkten Angestellten sind, sind nicht verfügbar (403-9 b). Die Daten werden derzeit intern nicht erhoben. Eine Erhebung ist ggf. für die Zukunft vorgesehen.
Aus- und Weiterbildung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	241 – 246	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016		
404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	457 – 458	
404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	125, 243 – 246	
404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	246	
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	241 – 246	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016		
405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	450, 457	
405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	460	
Nichtdiskriminierung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	241 – 246	
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016		
406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	126, 460	
Kinderarbeit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3 Management von wesentlichen Themen	236 – 240	
GRI 408: Kinderarbeit 2016		
408-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	240	

GRI-Standards	Seite	Auslassung/Kommentar
Zwangs- oder Pflichtarbeit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	236 – 240
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016		
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	240
Sicherheitspraktiken		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	236 – 240
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016		
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	236 – 240
Lokale Gemeinschaften		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	126
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016		
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	126
Soziale Bewertung der Lieferanten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	236 – 240
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016		
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	462
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	237 – 238, 462 – 463
Kundengesundheit und -sicherheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	246 – 250
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016		
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	248 – 250
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	252
Schutz der Kundendaten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021		
3-3	Management von wesentlichen Themen	246 – 250
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016		
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten	248

TCFD-INDEX

Die 2015 gegründete „Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)“ hat die Aufgabe, einheitliche und vergleichbare Angaben für eine angemessene Bewertung klimabezogener Risiken zu entwickeln. Unternehmen sollen so bei der Integration klimabezogener Risiken und Chancen in ihr Risikomanagement, ihre Planung und ihre Berichterstattung unterstützt werden.

Im Jahr 2017 veröffentlichte die Taskforce Empfehlungen zur klimabezogenen Berichterstattung. Diese gliedern sich in die Themenbereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

Die folgende Berichterstattung der Porsche AG orientiert sich an diesen Empfehlungen und hat zum Ziel, durch eine adäquate Berichterstattung zur Stabilität des Finanzmarkts beizutragen.

BESCHREIBEN SIE DIE VERANTWORTUNG DES VORSTANDS FÜR KLIMABEZOGENE RISIKEN UND CHANCEN:

Der Vorstand einer Aktiengesellschaft ist gemäß § 91 Abs. 2 und Abs. 3 AktG dazu verpflichtet, ein Überwachungssystem einzurichten, um die für die Gesellschaft bestandsgefährdenden Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Bei der Porsche AG wird dies durch das bestehende Risikomanagementsystem umgesetzt. Über das Risikomanagementsystem werden Risiken identifiziert, bewertet, deren Steuerung verwaltet und überwacht. Darunter fallen auch „klimabezogene“ Risiken, also beispielsweise physische oder transitorische Klimarisiken.

Der Vorstand der Porsche AG erhält quartalsweise Berichte über die aktuelle Risikoexposition (Top-Einzelrisiken sowie Gesamtrisikobetrachtung) und wird hierauf basierend vor allem über den aktuellen Grad der Bestandsgefahr informiert. Die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungssystems wird darüber hinaus jährlich durch externe Wirtschaftsprüfer auditiert.

BESCHREIBEN SIE DIE ROLLE DES MANAGEMENTS BEI DER BEWERTUNG UND HANDHABUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN UND CHANCEN:

Nach den Vorgaben des Risikomanagementsystems ist die sogenannte First Line – das Management der operativen Einheiten – als erste Instanz für die operative Identifikation, Bewertung, Steuerung und Überwachung von Risiken zuständig. Dabei ist für die Steuerung und Überwachung eines gegebenen Risikos grundsätzlich immer das Management derjenigen Einheit verantwortlich, in deren Kompetenzbereich dieses Risiko fällt. Diese Regelung gilt für alle Risiken – und damit auch für klimabezogene Risiken.

BESCHREIBEN SIE DIE KLIMABEZOGENEN RISIKEN UND CHANCEN, DIE DIE PORSCHE AG FÜR DEN KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIGEN ZEITRAUM IDENTIFIZIERT HAT:

Das Risikoinventar der Porsche AG befindet sich in regelmäßiger Überarbeitung. Die klimabezogenen Risiken wurden auch im Berichtsjahr 2023 unter zwei Aspekten betrachtet: zum einen die Auswirkungen des physischen Klimawandels (wie etwa Extremwetterereignisse), zum anderen die transitorischen Risiken aus dem klimaverträglichen Umbau der Wirtschaft (wie etwa die Regulatorik hinsichtlich CO₂-Flottenemissionen).

Physische Klimarisiken

Die physischen Klimarisiken, die im Vorjahr im Rahmen eines Volkswagen konzernweiten Projektes für verschiedene Produktionsstandorte identifiziert wurden, sind nach wie vor im Risikoinventar der Porsche AG enthalten.

Mehr zu physischen Klimarisiken und den angewandten Szenarioanalysen findet sich unter → **Energie und Anpassung an den Klimawandel**.

Transitorische Klimarisiken

Auch die sogenannten transitorischen Klimarisiken sind weiterhin im Risikoinventar enthalten. Dieser Begriff bezieht sich auf Risiken, die im Zuge der Transformation zu einer klimaverträglichen Wirtschaft entstehen.

Für die Porsche AG waren im Projekt die folgenden transitorischen Risiken identifiziert worden:

- Technologiebezogenes transitorisches Klimarisiko
- Markt- und nachfragebezogenes transitorisches Klimarisiko

Diese Risiken werden in interdisziplinären Teams, bestehend aus Risikomanagement und den jeweiligen Fachbereichen, mitsamt den zugehörigen Risikosteuerungsmaßnahmen regelmäßig überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

Die finanzielle Bewertung der transitorischen wie auch der physischen Klimarisiken folgt der Methodik des übergeordneten Risikomanagementsystems.

BESCHREIBEN SIE DIE AUSWIRKUNGEN KLIMABEZOGENER RISIKEN UND CHANCEN AUF DIE GESCHÄFTE, STRATEGIE UND FINANZPLANUNG DER PORSCHE AG:

Im Berichtsjahr 2023 wurde für die Porsche AG eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Diese betrachtete nachhaltigkeitsbezogene Themen und bewertete die damit einhergehenden Risiken und Chancen nach dem Prinzip der doppelten Wesentlichkeit – d. h., die Betrachtung schloss sowohl die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Mensch und Umwelt („inside-out“) als auch die Einflüsse von Umwelt- und Gesellschaftsthemen auf den Porsche AG Konzern („outside-in“) mit ein. → [Stakeholderdialog und Wesentlichkeit](#)

Unterschieden wird zwischen kurzfristigen (für das aktuelle Geschäftsjahr), mittelfristigen (für das aktuelle und die drei darauf folgenden Geschäftsjahre) und langfristigen bzw. strategischen klimabezogenen Risiken und Chancen.

Details zu den Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Strategie, Geschäftstätigkeit und Finanzplanung finden sich unter → [Nachhaltigkeitsmanagement und -organisation](#), → [Stakeholderdialog und Wesentlichkeit](#).

Weitere Informationen zu klimabezogenen Risiken und Chancen finden sich unter → [Klimaschutz](#), → [Energie und Anpassung an den Klimawandel](#), → [Nichtfinanzielle Kennzahlen](#).

BESCHREIBEN SIE DIE WIDERSTANDSFÄHIGKEIT DER STRATEGIE DES UNTERNEHMENS GEGEN DIVERSE KLIMABEZOGENE SZENARIEN, EINSCHLIESSLICH DES SZENARIOS EINER ERD-ERWÄRMUNG UM BIS ZU ZWEI GRAD CELSIUS:

Die physischen und transitorischen Auswirkungen des Klimawandels wird die Porsche AG im Rahmen ihrer Strategiearbeit analysieren und adressieren.

BESCHREIBEN SIE DIE PROZESSE DER PORSCHE AG ZUR IDENTIFIZIERUNG UND BEWERTUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN:

Die Porsche AG verfolgt den Ansatz eines ganzheitlichen Risikomanagements. Dieses schließt auch das Management klimabezogener Risiken ein. Es wird nicht zwischen ESG-Risiken – den in Zusammenarbeit des Risikomanagements mit der Nachhaltigkeitsstrategie identifizierten Risiken – und anderen Risiken unterschieden.

Alle Fachbereiche der Porsche AG sind unmittelbar an das Risikomanagementsystem angeschlossen, ebenso ausgewählte Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns. Letztere haben damit die Möglichkeit (und auch die Pflicht), negative Abweichungen von einem Planwert (= Risiken) zu ermitteln und festzuhalten. Dies geschieht im Rahmen der Prozesse des Risikomanagementsystems: Risikoidentifikation, Risikobewertung, Risikosteuerung und Risikoüberwachung. → [Risiko- und Chancenbericht](#)

BESCHREIBEN SIE DIE PROZESSE DER PORSCHE AG ZUR HANDHABUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN:

Klimabezogene Risiken werden inhaltsabhängig von den jeweilig verantwortlichen Fachbereichen, unter deren Kompetenzbereich dies fällt, adressiert und Maßnahmen zur Risikosteuerung definiert und umgesetzt.

BESCHREIBEN SIE, WIE DIE PORSCHE AG DIE PROZESSE ZUR IDENTIFIZIERUNG, BEWERTUNG UND HANDHABUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN IN DAS ALLGEMEINE RISIKOMANAGEMENT INTEGRIERT:

Alle Prozesse und Maßnahmen zur Identifikation, Bewertung, und Steuerung und Überwachung von klimabezogenen Risiken sind per Definition Bestandteil des Risikomanagements der Porsche AG. Damit verfolgt die Porsche AG den Ansatz eines integralen Managementsystems. ESG-Risiken werden bei der Porsche AG bewusst als Risiken gewertet, wodurch es keine Unterscheidung zwischen dem allgemeinen Risikomanagement und dem Management von klimabezogenen Risiken gibt.

NENNEN SIE DIE KENNZAHLEN, DIE DIE PORSCHE AG IN DER STRATEGIEARBEIT UND IM RISIKOMANAGEMENT ZUR BEWERTUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN UND CHANCEN HERANZIEHT:

Der Porsche AG sieht die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als finanzielle Chance. Eine wirksame Dekarbonisierung kann nur durch einen stringenten Steuerungsmechanismus erreicht werden. Deshalb arbeitet die Porsche AG intern (z. B. im Rahmen der Fahrzeugprojekte) mit einer CO₂-Zielsteuerung, welche kontinuierlich die CO₂-Emissionen der Fahrzeugprojekte misst sowie Maßnahmen zu deren Reduktion im Entwicklungsprozess auf Grenzkostenbasis [€/tCO₂] bewertet und zur Entscheidung bringt. Die finanziellen Mittel zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele werden in der Unternehmensplanung vorgehalten.

→ [Stakeholderdialog und Wesentlichkeit](#)

Für die Dekarbonisierung sind insbesondere die beiden Kennzahlen „DKI“ (Dekarbonisierungsindex) und „BEV-Share“ (Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge) von hoher strategischer Relevanz. → [Klimaschutz](#)

LEGEN SIE SCOPE-1-, SCOPE-2- UND, FALLS ZUTREFFEND, SCOPE-3-TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN SOWIE DIE DAMIT VERBUNDENEN RISIKEN OFFEN:

Die Offenlegung der Treibhausgasemissionsdaten findet sich unter → [Nichtfinanzielle Kennzahlen](#), → [Klimaschutz](#).

BESCHREIBEN SIE DIE ZIELE, ANHAND DERER DIE PORSCHE AG KLIMABEZOGENE RISIKEN UND CHANCEN SOWIE DIE ZIELERREICHUNG STEUERT:

Die Steuerung von Nachhaltigkeitszielen bezieht Themen mit Relevanz für klimabezogene Risiken und Chancen mit ein. Dies ist in den folgenden Kapiteln nachzulesen:

- [Strategiefeld Dekarbonisierung](#)
- [Strategiefeld Steuerung und Transparenz](#)
- [Nachhaltigkeitsmanagement und -organisation](#)
- [Klimaschutz](#)
- [Energie und Klimaanpassung](#)

Thema/Code/Erfordernis	Antwort
Kennzahlen zur Aktivität	
TR-AU-000.A Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	2023 wurden 336.280 Porsche-Fahrzeuge produziert.
TR-AU-000.B Anzahl der verkauften Fahrzeuge	2023 wurden 320.221 Porsche-Fahrzeuge verkauft.
Produktsicherheit	
TR-AU-250a.1 Prozentsatz der Fahrzeugmodelle mit einer durch NCAP-Programme erteilten Fünf-Sterne-Sicherheitsbewertung nach Region	Beim Design und in der Entwicklung legt die Porsche AG großen Wert auf die Sicherheit der Fahrzeuge. Porsche-Fahrzeuge, die gemäß den Anforderungen des Euro NCAP-Programms geprüft wurden, haben jeweils im Bereich Sicherheit eine Gesamtbewertung von fünf Sternen erhalten.
TR-AU-250a.2 Anzahl an sicherheitsbezogenen Mängelrügen, ermittelte Prozentzahl	100 % der sicherheitsbezogenen Mängelrügen wurden geprüft.
TR-AU-250a.3 Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	2023 gab es insgesamt zehn sicherheitsbezogene Produktrückrufaktionen.
Arbeitspraktiken	
TR-AU-310a.1 Prozentzahl der aktiven Belegschaft, für die Tarifverträge gelten	In den konsolidierten Tochterunternehmen der Porsche AG in Deutschland gelten Tarifverträge für 86,1 % der gesamten Belegschaft. Darüber hinaus gelten für konsolidierte Tochterunternehmen der Porsche AG in Deutschland ohne Tarifvertrag aber mit einer gewählten Arbeitnehmervertretung für 6 % der gesamten Belegschaft kollektivrechtliche Vereinbarungen. Die Porsche AG nimmt am UN Global Compact teil und verpflichtet sich zu dessen zehn Prinzipien und zur sozialen Verantwortung. Damit unterstützt die Porsche AG wichtige Arbeitnehmerrechte – von der Abschaffung von Zwangs- und Kinderarbeit bis hin zur Schaffung von Chancengleichheit.
TR-AU-310a.2 (1) Anzahl der Arbeitsniederlegungen und (2) Gesamtzahl der Ausfalltage	Im Berichtsjahr 2023 gab es stundenweise Arbeitsunterbrechungen im Zusammenhang mit IGMetall Kundgebungen im Rahmen der Tarifrunde 2023 des KFZ-Handwerks an Teilen der Standorte in Deutschland (Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Niederlassung Berlin GmbH und Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH).

Thema/Code/Erfordernis	Antwort																									
Kraftstoffeinsparung und Emissionen in der Nutzungsphase																										
TR-AU-410a.1 Durchschnittliche umsatzgewichtete Kraftstoffeinsparung der Pkw-Flotte, nach Region	Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften sind Teil der Emissionspools des Volkswagen Konzerns bzw. in ausgewählten Tochtergesellschaften separat veranlagt. ¹																									
TR-AU-410a.2 Anzahl der verkauften (1) Nullemissionsfahrzeuge, (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">2023</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Anzahl</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Weltweit</td> <td>Nullemissionsfahrzeuge (ZEV)</td> <td>41.023</td> <td>12,81</td> </tr> <tr> <td>Hybridfahrzeuge¹</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)</td> <td>29.403</td> <td>9,18</td> </tr> <tr> <td>Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)</td> <td>70.426</td> <td>21,99</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Verbrennungsmotoren</td> <td>249.795</td> <td>78,01</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹ Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften liefern lediglich batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) aus.</p>			2023				Anzahl	%	Weltweit	Nullemissionsfahrzeuge (ZEV)	41.023	12,81	Hybridfahrzeuge ¹	0	0	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)	29.403	9,18	Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	70.426	21,99	Verbrennungsmotoren		249.795	78,01
		2023																								
		Anzahl	%																							
Weltweit	Nullemissionsfahrzeuge (ZEV)	41.023	12,81																							
	Hybridfahrzeuge ¹	0	0																							
	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)	29.403	9,18																							
	Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	70.426	21,99																							
Verbrennungsmotoren		249.795	78,01																							
TR-AU-410a.3 Strategiegespräche zur Bewältigung von Flotten-Kraftstoffeinsparungen sowie Emissionsrisiken und -chancen	Der Bereich mit dem größten Einfluss auf Emissionen der Porsche AG ist das Produktportfolio. Die Strategie der Porsche AG ist die Investition in batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV). Die Porsche AG plant momentan, dass bis 2030 mehr als 80 % der neuen Porsche-Modelle rein elektrisch sind – abhängig von der Nachfrage unserer Kunden und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen. Zusätzlich zu ihrer Elektrifizierungsstrategie setzt die Porsche AG auf die kontinuierliche Dekarbonisierung ihrer Produkte und Geschäftsprozesse. Die Porsche AG arbeitet auf eine bilanziell CO ₂ -neutrale Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge im Jahr 2030 hin.																									
Materialbeschaffung																										
TR-AU-440a.1 Beschreibung des Risikomanagements bei der Verwendung kritischer Materialien	Um die Sorgfaltspflichten (Due Diligence) in der Lieferkette zu erfüllen, sind verschiedene Arten von Audits und Maßnahmen eingeführt worden. Mithilfe des S-Ratings kann die Porsche AG die Compliance-Übereinstimmung eines unmittelbaren Zulieferers mit dem „Code of Conduct for Business Partners“ prüfen. Erhält ein unmittelbarer Zulieferer eine negative Bewertung, kommt er nicht für weitere Verträge infrage, bis er die identifizierten Mängel behoben hat und sich an die Nachhaltigkeitsanforderungen hält.																									
	Die Porsche AG hat eine Erklärung zur Einhaltung und Förderung der Menschenrechte veröffentlicht. In Bezug auf Menschenrechte verwendet die Porsche AG in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern ein Due-Diligence-Management-System, mit dem Menschenrechtsrisiken in der Lieferkette systematisch analysiert, priorisiert und reduziert werden können. Die Porsche AG betreibt ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem, das für interne und externe Beschwerden einen vertraulichen Kommunikationskanal bietet, über den mögliche Menschenrechtsverletzungen und Verstöße gegen Umweltschutzverpflichtungen mitgeteilt werden können. Interne und externe Zielgruppen werden auf der Website der Porsche AG über die Berichtskanäle für unser Beschwerdemanagementsystem informiert. Jede Beschwerde über eventuelle Menschenrechtsverletzungen und Verstöße gegen Umweltschutzverpflichtungen in unserem Geschäftsfeld und unserer Lieferkette wird im Rahmen eines standardisierten Prozesses bearbeitet. In Zusammenarbeit mit einem Start-up nutzt die Porsche AG mithilfe von Künstlicher Intelligenz lieferantenbezogene Neuigkeiten und kann so eine Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen von Zulieferern aufdecken.																									

¹ Porsche China, Porsche Kanada, Porsche Brasilien, Porsche Südkorea, Porsche Taiwan und Porsche Japan.

Bezüglich der Umweltauswirkungen durch die Lieferkette plant die Porsche AG die Dekarbonisierung hin zu einer bilanziell CO₂-neutralen Wertschöpfungskette der neu produzierten Fahrzeuge in 2030. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle unmittelbaren Zulieferer der Porsche AG mit mehr als 100 Mitarbeitenden an ihren Produktionsstandorten dazu verpflichtet, ein nach ISO 14001 oder EMAS zertifiziertes Umweltmanagementsystem einzuführen. Darüber hinaus haben sich alle Lieferanten von Fahrzeugprojekten mit vollelektrischen Serien dazu verpflichtet, ab dem Berichtsjahr ihre Produktionslinien auf zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Ressourcen umzustellen. Um das Ziel der Porsche AG einer dekarbonisierten Lieferkette zu stützen, sollen im Jahr 2030 mehr als 80 % der neu ausgelieferten Fahrzeuge vollelektrifiziert sein – abhängig von der Nachfrage unserer Kundschaft und der Entwicklung der Elektromobilität in den einzelnen Weltregionen.

In Bezug auf die Rohmaterialbeschaffung wird von allen unmittelbaren Zulieferern die Einhaltung des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erwartet. In Hochrisikoländern wurden für die Mica-Beschaffung zusätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht implementiert; es erfolgt eine punktuelle Überprüfung der Prozesse vor Ort durch Lieferketten-Auditoren. Zudem ist die Porsche AG in der Responsible Mica Initiative aktiv. Die wichtigsten Erkenntnisse und Maßnahmen zu Hochrisiko-Rohstoffen werden im Responsible Raw Materials Report veröffentlicht. Der Bericht über die Aktivitäten der Porsche AG im Jahr 2023 ist in Vorbereitung und wird in Kürze als Teil des Berichts des Volkswagen Konzerns veröffentlicht.

Materialeffizienz und -recycling

TR-AU-440b.1

Gesamtmenge an Produktionsabfällen, recycelter Anteil in Prozent

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften hatten 2023 eine Abfallrecyclingquote von 99 %. Die Abfallrecyclingquote umfasst Thermorecycling.

TR-AU-440b.2

Gewicht des rückgewonnenen Altmaterials

In der Produktentwicklung der Porsche AG spielt die Kreislaufwirtschaft als strategischer Aktionsbereich eine wichtige Rolle. Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften streben einen verantwortungsbewussten und ressourcenerhaltenden Umgang mit Rohstoffen an. Aus diesem Grund hat die Porsche AG Ziele für den Einsatz von zirkulären Materialien festgelegt. Diese gelten für ausgewählte, neu entwickelte rein batterieelektrische Fahrzeugprojekte. Darüber hinaus werden Aspekte der Kreislaufwirtschaft zunehmend in die Vorentwicklung der Fahrzeuge integriert. So werden beispielsweise für diverse Fahrzeugkomponenten Projekte zur Verwendung nachhaltigerer Rohmaterialien und recycelter Materialien durchgeführt.

TR-AU-440b.3

Durchschnittliche Recyclebarkeit verkaufter Fahrzeuge

Im Entwicklungsprozess wird die EU-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EC berücksichtigt, nach der mindestens 85 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendbar und/oder recyclingfähig und mindestens 95 % wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

		2023	2022 ¹	2021
Bedeutsamste Leistungsindikatoren				
Porsche AG Konzern				
Umsatzerlöse	Mio. €	40.530	37.637	33.138
Operative Umsatzrendite	in %	18,0	18,0	16,0
Segment Automobile				
EBITDA-Marge Automobile	in %	25,7	25,2	24,5
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	10,6	11,2	12,1
BEV-Anteil Automobile	in %	12,8	11,3	13,7
Weitere finanzielle Kennzahlen				
Porsche AG Konzern				
Operatives Ergebnis	Mio. €	7.284	6.772	5.314
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	7.375	7.081	5.729
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	5.157	4.967	4.038
Ergebnis je Stammaktie/Vorzugsaktie	in €	5,66/5,67	5,44/5,45	4,42/4,43
Segment Automobile				
Operatives Ergebnis Automobile	Mio. €	6.938	6.425	5.033
Operative Umsatzrendite Automobile	in %	18,6	18,6	16,6
EBITDA Automobile ²	Mio. €	9.594	8.726	7.420
Netto-Cashflow Automobile	Mio. €	3.973	3.866	3.676
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Automobile	Mio. €	8.256	7.855	7.010
Netto-Liquidität Automobile ³	Mio. €	7.215	8.282	4.970
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ⁴	Mio. €	2.834	2.651	2.417
Sachinvestitionen Automobile ⁵	Mio. €	1.964	1.642	1.378
Kapitalrendite Automobile ⁶	in %	24,7	25,0	21,3
Segment Finanzdienstleistungen				
Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen	Mio. €	302	341	313
Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen	in %	8,8	10,3	10,0
Eigenkapitalrendite Finanzdienstleistungen ⁷	in %	19,6	20,5	21,2
Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen				
Auslieferungen an Kunden ⁸	Fahrzeuge	320.221	309.884	301.915
Produktionsvolumen ⁹	Fahrzeuge	336.280	321.321	300.081
Beschäftigte ¹⁰	Anzahl	42.140	39.162	36.996

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → **Konzernanhang – Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS**).

² Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

³ Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segment Automobile.

⁴ Forschungskosten, nicht aktivierte Entwicklungskosten und Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten im Segment Automobile.

⁵ Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.

⁶ Operative Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen, jeweils bezogen auf das Segment Automobile.

⁷ Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapital im Segment Finanzdienstleistungen.

⁸ Übergabe der Neufahrzeuge an Endkunden.

⁹ 2021 inkl. 16.953 Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Werksauslieferung aufgrund Halbleiterengpass noch nicht zulassungsfähig waren.

¹⁰ Stichtagswert

Übersicht über das Ergebnis vor Steuern, den Steueraufwand und die Steuerzahlungen pro Land der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns

	IFRS-Ergebnis vor Steuern nach Konsolidierung Mio. €	Ertragsteueraufwand nach Konsolidierung Mio. €	Latente Steuern Mio. €	Gesamtsteueraufwand Mio. €	Prozentualer Anteil	Steuerzahlungen in Summe Mio. €	Prozentualer Anteil
VAE	14,85	0,00	-0,01	-0,01	0,00 %	0,00	0,00 %
Österreich	1,33	0,36	0,12	0,47	0,02 %	0,24	0,01 %
Australien	20,90	9,64	-4,02	5,62	0,25 %	9,59	0,44 %
Brasilien	41,79	21,87	-4,01	17,86	0,81 %	23,88	1,09 %
Kanada	33,77	0,31	9,34	9,65	0,44 %	13,93	0,64 %
Schweiz	14,97	2,69	-0,85	1,85	0,08 %	2,73	0,12 %
China	275,10	109,08	43,64	152,72	6,89 %	134,43	6,14 %
Tschechien	4,74	1,57	-0,03	1,54	0,07 %	1,14	0,05 %
Deutschland	5.568,98	1.569,80	286,65	1.856,45	83,68 %	1.670,61	76,28 %
Spanien	11,80	4,49	-5,88	-1,39	-0,06 %	0,00	0,00 %
Frankreich	14,78	5,80	-3,68	2,12	0,10 %	5,71	0,26 %
Grossbritannien	59,00	21,00	-10,39	10,61	0,48 %	21,56	0,98 %
Hongkong	52,31	4,39	0,18	4,58	0,21 %	2,57	0,12 %
Irland	28,33	5,92	0,26	6,18	0,28 %	7,45	0,34 %
Italien	35,05	13,40	-3,81	9,59	0,43 %	22,39	1,02 %
Japan	27,27	13,45	-4,49	8,96	0,40 %	10,22	0,47 %
Südkorea	31,53	9,45	7,31	16,76	0,76 %	11,59	0,53 %
Luxemburg	-20,80	0,00	0,00	0,00	0,00 %	0,00	0,00 %
Russland	-5,59	0,02	-0,02	0,00	0,00 %	-0,89	-0,04 %
Singapore	10,87	1,85	-1,66	0,19	0,01 %	2,09	0,10 %
Taiwan	28,79	9,47	-6,49	2,98	0,13 %	7,58	0,35 %
USA	1.125,23	182,22	-70,94	111,27	5,02 %	243,18	11,10 %
Gesamtkonzern	7.375,00	1.986,78	231,22	2.218,00	100,00 %	2.190,0	100,00 %

STEUERTRANSPARENZ

2023 betrug das konzernweite IFRS-Ergebnis vor Steuern 7.375 Mio. €. Der Gesamtsteueraufwand aller vollkonsolidierten Gesellschaften im Porsche AG Konzern belief sich auf 2.218 Mio. €. ¹ Darin enthalten waren latente Steuern in Höhe von 231 Mio. € aus Abweichungen zwischen dem IFRS-Ergebnis und der steuerlichen Bemessungsgrundlage. Dieser latente Steueraufwand oder -ertrag wird bereits im laufenden Wirtschaftsjahr ermittelt, führt aber erst in künftigen Jahren zu tatsächlichem Steueraufwand oder -ertrag, sowie entsprechenden Steuerzahlungen oder -erstattungen. Die Gesamtsteuerquote im Porsche AG Konzern lag 2023 bei 30,1 %.

Die Differenz zwischen dem dargestellten Ertragsteueraufwand aller vollkonsolidierten Gesellschaften im Porsche AG

Konzern und ihren Ertragsteuerzahlungen entstand vor allem aus zeitlich auseinanderfallenden Fälligkeiten. Der tatsächliche Steueraufwand oder -ertrag führt abgesehen von Vorauszahlungen in der Regel erst in Folgejahren zu Steuerzahlungen oder -erstattungen, während die aufgeführten Zahlungen auch Zahlungen und Erstattungen für vergangene Jahre umfassen können.

2023 war die Porsche AG mit ihren Organgesellschaften nicht mehr Teil der ertragsteuerlichen Organschaft mit der Volkswagen AG, sondern selbst Steuerschuldnerin für die Ertragsteuern in Deutschland. 2023 betrugen die Steuerzahlungen der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns in Deutschland 1.671 Mio. € und enthielten 1 Mio. € periodenfremde Erstattungen. Von den Steuerzahlungen der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns entfallen Zahlungen in Höhe von 243 Mio. € und periodenfremde Erstattungen von 15 Mio. € auf die USA. Ferner sind einbehaltene Quellensteuern von 42 Mio. €, sowie sonstige zahlungswirksamen Veränderungen der Steuerforderungen und -verbindlichkeiten berücksichtigt. → **Finanzwirtschaftliche Kennzahlen**

¹ Ermittlung des IFRS-Ergebnisses vor Steuern nach der Konsolidierung je Land: aus Vereinfachungsgründen prozentuale Aufteilung der Konsolidierungsbuchungen im Verhältnis zum IFRS-Ergebnis vor Steuern und Konsolidierungsbuchungen.

Wertschöpfungsrechnung

des Porsche AG Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	2023	2022 ¹	2021
Entstehung			
Umsatzerlöse	40.530	37.637	33.138
Sonstige Erträge	1.256	1.702	893
Materialaufwand	-23.015	-22.934	-19.363
Abschreibungen	-3.528	-3.189	-3.214
Sonstige Vorleistungen	-2.592	-1.169	-1.207
Wertschöpfung	12.652	12.047	10.247

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

	2023		2022 ¹		2021	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Verteilung						
an Aktionäre (Ergebnisabführung, Dividendenausschüttung)	916	7,2	3.986	33,1	1.862	18,2
an Mitarbeitende (Löhne, Gehälter, Soziales)	5.149	40,7	4.961	41,2	4.478	43,7
an den Staat (Steuern, Abgaben)	2.037	16,1	1.962	16,3	1.605	15,7
Einkommensteuer	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Sonstige Steuern	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
an Kreditgeber (Zinsaufwand)	309	2,4	157	1,3	126	1,2
an das Unternehmen (Rücklagen)	4.241	33,5	981	8,1	2.176	21,2
Wertschöpfung	12.652	100,0	12.047	100,0	10.247	100,0

¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 → Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS).

UMWELT- UND ENERGIEKENNZAHLEN

Gesamtenergieverbrauch^{1,2,3}

MWh	2023	2022	2021
Gesamt	732.555	800.799	851.880

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte im Berichtsjahr 2023: Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim und die Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim und die Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

³ Nachkorrektur der Kennzahl (inklusive Kraftstoff) für das Berichtsjahr 2022.

Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen¹

MWh	2023	2022	2021
Gesamt²	318.524	374.632	433.289
Produktionsstandorte³	244.857	297.836	347.832
Gas	138.830	209.908	272.976
Davon Biomethan	134.694	204.844	269.750
Brenngas für Fertigungsprozesse	65.163	72.605	72.811
Davon Biomethan-Brenngas für Fertigungsprozesse	65.163	72.605	72.811
Heizöl für Wärme	40.864	15.323	2.046
Entwicklungsstandorte⁴	59.266	61.087	69.891
Gas	56.761	56.609	69.697
Davon Biomethan	54.391	53.507	65.555
Brenngas für Fertigungsprozesse	1.963	2.076	0
Davon Biomethan-Brenngas für Fertigungsprozesse	1.963	1.736	0
Heizöl für Wärme	470	2.329	194
Spezielle Energieprodukte ⁵	72	73	0
Sonstige Standorte⁶	1.175	1.201	1.485
Gas	1.175	1.201	1.485
Heizöl für Wärme	0	0	0
Kraftstoff⁷	13.226	14.508	14.081
Produktionsstandorte ^{3,8}	2.325	2.604	3.147
Entwicklungsstandorte ^{4,8}	10.901	11.904	10.934
Sonstige Standorte ⁸	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Gesamtsumme inklusive Blockheizkraftwerk und Kraftstoff.

³ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

⁴ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim.

⁵ Zugekaufte Energieprodukte, wie Kälte oder Druckluft.

⁶ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

⁷ Keine Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen enthalten. Umrechnungsfaktor von Liter in MWh: Ottokraftstoff entspricht 8,72 kWh/l; Diesel entspricht 9,91 kWh/l.

⁸ Kraftstoff für Motorenprüfstände; enthält Otto- und Dieselmotorkraftstoff.

Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen¹

MWh	2023	2022	2021
Gesamt	414.031	426.167	418.591
Produktionsstandorte²	335.702	338.032	332.182
Elektrische Energie ³	254.870	252.748	237.283
Fernwärme	47.405	39.263	43.527
BHKWs und PV-Anlagen	33.427	46.021	51.372
Entwicklungsstandorte⁴	72.755	77.224	74.662
Elektrische Energie ³	57.056	61.949	58.795
Fernwärme	1.785	2.292	2.487
BHKW Weissach	13.914	12.983	13.380
Sonstige Standorte⁵	5.574	10.911	11.747
Elektrische Energie ³	3.615	7.989	8.165
Fernwärme	1.959	2.922	3.582

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

³ Die elektrische Energie stammt zu etwa 99% aus TÜV-zertifiziertem Naturstrom. Die verbleibende Restmenge ergibt sich aus der Übernahme neuer Gebäude und noch laufender Graustromverträge, die zum 01.01.2024 vollständig auf Naturstrom umgestellt wurden.

⁴ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim.

⁵ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Energieverbrauch innerhalb der Organisation¹

MWh	2023	2022	2021
Primärenergie-Verbrauch aus erneuerbaren Quellen ²	256.210	332.692	408.116
Sekundärenergie-Verbrauch aus erneuerbaren Quellen ³	363.871	362.523	350.595
Klimatisierung	72	73	k. A.
Elektrizität	362.883	381.690	368.996
Davon aus externer Erzeugung	315.542	322.686	304.243
Davon aus nicht erneuerbaren Quellen	608	1.376	1.953
Elektrizität aus externer Erzeugung aus erneuerbarer Energie ³	314.934	321.310	302.290
Elektrizität aus eigener Erzeugung ²	47.341	59.004	64.752
Elektrizität aus eigener Erzeugung aus erneuerbarer Energie ²	47.341	59.004	64.752
Energie aus Betrieb eigener Fahrzeuge (elektrische Energie) ²	2.920	2.038	1.424
Wärme ²	195.680	220.376	265.696
Gesamtenergie aus dem Betrieb eigener Fahrzeuge ²	46.663	42.503	35.841

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Energieverbrauch der Fahrzeugproduktionsstandorte¹

kWh/Fahrzeug	2023	2022	2021
Gesamt	2.216	2.439	2.673

¹ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte¹

kg/Fahrzeug	2023	2022	2021
Gesamt²	53	26	10

¹ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

² Im Berichtsjahr 2023 Anstieg aufgrund von Brennstoffwechsel von Erdgas auf Heizöl im Rahmen der Gasmangellage.

Direkte THG-Emissionen (Scope 1)^{1,2}

t CO ₂ -Äquivalent	2023	2022	2021
Gesamt³	17.638	12.218	7.656
Produktionsstandorte	13.525	7.175	2.825
Stuttgart-Zuffenhausen	12.348	6.419	2.631
Davon direkt emittiert	11.653	5.114	1.954
Davon aus Kältemittel	104	570	158
Davon aus vernichteten VOC-Emissionen	591	734	519
Leipzig	1.177	756	194
Davon direkt emittiert	551	579	14
Davon aus Kältemittel	442	45	122
Davon aus vernichteten VOC-Emissionen	184	132	58
Entwicklungsstandorte⁴	3.900	4.825	4.561
Davon direkt emittiert	3.406	4.358	3.663
Davon aus Kältemittel	494	466	898
Sonstige Standorte⁵	213	218	270
Davon direkt emittiert	213	218	270

¹ Die angegebenen THG-Emissionen (Scope 1) beinhalten seit dem Berichtsjahr 2021 ergänzend Emissionen aus Kältemitteln und der Verbrennung von VOC.

² Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

³ Im Berichtsjahr 2023 Anstieg aufgrund von Brennstoffwechsel von Erdgas auf Heizöl im Rahmen der Gasmangellage.

⁴ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friorlheim.

⁵ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)¹

t CO ₂ -Äquivalent	2023	2022	2021
Gesamt	84.832	80.131	75.824
Produktionsstandorte	69.727	63.351	59.593
Stuttgart-Zuffenhausen ²	32.455	29.708	27.204
Leipzig ³	37.272	33.643	32.389
Entwicklungsstandorte^{2,4}	13.856	14.376	13.660
Sonstige Standorte^{2,5}	1.249	2.404	2.571

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

Für die energiebezogenen Kennzahlen in diesem Bericht werden folgende Emissionsfaktoren verwendet: Erdgas 181,6 kg CO₂/MWh_{Ho}; Heizöl 266,4 kg CO₂/MWh; Strom: 0 g/kWh bzw. 242/298 g CO₂/kWh; Kältemittel (GWP-Treibhausgaspotenzial).

² Lokaler Strommix 242 g CO₂/kWh.

³ Lokaler Strommix 298 g CO₂/kWh.

⁴ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Friorlheim.

⁵ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Marktbasierte indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)¹

t CO ₂ -Äquivalent	2023	2022	2021
Gesamt	570	941	1.434
Produktionsstandorte	3	0	70
Stuttgart-Zuffenhausen	3	0	70
Leipzig	0	0	0
Entwicklungsstandorte²	193	283	398
Sonstige Standorte³	374	658	966

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Friorlheim.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Direkte und indirekte THG-Emissionen (Scope 1 und 2)¹

t CO ₂ -Äquivalent	2023	2022	2021
Gesamt	18.209	13.160	9.090
Produktionsstandorte	13.528	7.175	2.895
Stuttgart-Zuffenhausen	12.351	6.419	2.701
Leipzig	1.177	756	194
Entwicklungsstandorte²	4.093	5.108	4.959
Sonstige Standorte³	588	877	1.236

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Friorlheim.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)

t CO ₂ -Äquivalent	2023	2022	2021
Gesamt	91.945	51.647	27.574
Porsche-eigene Fahrzeugflotte ¹	12.620	11.376	9.464
Geschäftsreisen ²	79.325	40.271	18.110
Davon Bahn	0	0	0
Davon Flugzeug	67.876	28.584	6.807
Davon Mietwagen ³	11.449	11.687	11.303

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf den gemeldeten Kraftstoffen des internen Werksverkehrs, der Abteilungs- und Dienstfahrten sowie Erprobungsfahrten der Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach. Die Umrechnung erfolgt auf Grundlage von bekannten Emissionsfaktoren sowie des deutschen Strommixes (434 g CO₂/kWh aus Umweltbundesamt).

² Die Kennzahl zu Flugzeugen und Mietwagen beziehen sich im Berichtsjahr 2023 auf folgende Gesellschaften: Porsche AG, MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Porsche Engineering Services GmbH sowie weitere ausgewählte Tochtergesellschaften mit vergleichsweise geringem Beitrag. Die Kennzahl umfasst alle Reiseaktivitäten, die über Rahmenverträge mit externen Dienstleistern (Reisebüros und Mietwagenanbieter) gebucht wurden. Vereinzelt individuell gebuchte Reiseleistungen sind nicht enthalten. Der Anstieg der CO₂-Emissionen im Berichtsjahr 2023 gegenüber den Vorjahren basiert unter anderem auf einem zunehmenden Reiseaufkommen sowie erhöhten Flugemissionsfaktoren.

³ Der Kennzahlenanteil der MHP Management- und IT-Beratung GmbH für Mietwagen für das Berichtsjahr 2023 basiert teilweise auf Durchschnittswerten der gefahrenen monatlichen Kilometer.

NO_x-Emissionen^{1,2}

t	2023	2022	2021
Gesamt	28,47	33,61	41,75
Produktionsstandorte	22,21	27,17	33,99
Stuttgart-Zuffenhausen	17,85	20,41	25,88
Leipzig	4,36	6,76	8,11
Entwicklungsstandorte³	6,14	6,32	7,60
Sonstige Standorte⁴	0,12	0,12	0,16

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Die Kennzahlen beziehen sich ausschließlich auf Produktionsprozesse, nicht auf die Porsche-Fahrzeuge.

³ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Frieolzheim.

⁴ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

SO_x-Emissionen¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	0,26	0,29	0,31
Produktionsstandorte	0,19	0,22	0,24
Stuttgart-Zuffenhausen	0,19	0,22	0,24
Leipzig	0	0	0
Entwicklungsstandorte²	0,07	0,07	0,07
Sonstige Standorte³	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Frieolzheim.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Flüchtige organische Verbindungen (VOC)¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	137,75	129,40	123,29
Produktionsstandorte	137,75	129,40	123,29
Stuttgart-Zuffenhausen	55,65	53,84	52,81
Leipzig	82,10	75,56	70,48
Entwicklungsstandorte²	0	0	0
Sonstige Standorte³	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Frieolzheim.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

VOC der Fahrzeugproduktionsstandorte¹

kg/Fahrzeug	2023	2022	2021
VOC	0,60	0,58	0,58

¹ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Staubemissionen^{1,2}

t	2023	2022	2021
Gesamt	0,26	0,19	0,27
Produktionsstandorte	0,23	0,16	0,22
Stuttgart-Zuffenhausen	0,21	0,13	0,17
Leipzig	0,02	0,03	0,05
Entwicklungsstandorte³	0,03	0,03	0,05
Sonstige Standorte⁴	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Die Kennzahlen beziehen sich ausschließlich auf Produktionsprozesse, nicht auf die Porsche-Fahrzeuge.

³ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim, Frieolzheim.

⁴ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Materialverbrauch der Porsche-Fahrzeugproduktion¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	678.606	652.655	603.259
Stahl/Gusseisen	267.061	263.617	241.883
Leichtmetalle	180.040	170.413	157.965
Kupfer	19.302	17.146	15.998
Kunststoffe	125.745	120.658	112.697
Sonstige	86.458	80.821	74.716

¹ Materialverbrauch der Porsche-eigenen Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie anteilig der Produktionsstandorte Osnabrück und Bratislava des Volkswagen Konzerns.

Abfall nach Standort, Art und Entsorgungsmethode¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	23.869	22.874	21.755
Produktionsstandorte			
Gesamt	18.199	17.018	16.143
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	5.333	5.001	4.481
Nicht gefährlicher Abfall	8.026	8.005	7.376
Nicht produktionsspezifischer Abfall	1.470	806	705
Metallischer Abfall	3.060	3.031	2.604
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	34	77	885
Nicht gefährlicher Abfall	93	82	80
Nicht produktionsspezifischer Abfall	183	16	12
Stuttgart-Zuffenhausen	10.375	9.670	9.183
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.997	2.653	2.149
Nicht gefährlicher Abfall	4.180	4.288	3.725
Nicht produktionsspezifischer Abfall	1.356	632	625
Metallischer Abfall	1.549	1.926	1.728
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	26	73	864
Nicht gefährlicher Abfall	93	82	80
Nicht produktionsspezifischer Abfall	174	16	12
Leipzig	7.823	7.348	6.959
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.336	2.348	2.331
Nicht gefährlicher Abfall	3.846	3.717	3.651
Nicht produktionsspezifischer Abfall	114	174	79
Metallischer Abfall	1.511	1.105	876
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	8	4	22
Nicht gefährlicher Abfall	0	0	0
Nicht produktionsspezifischer Abfall	8	0	0
Entwicklungsstandorte²			
Gesamt	5.055	5.143	5.272
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.238	2.011	1.280
Nicht gefährlicher Abfall	1.821	1.782	937
Nicht produktionsspezifischer Abfall	577	355	89
Metallischer Abfall	389	882	2.196
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	1	2	30
Nicht gefährlicher Abfall	16	103	731
Nicht produktionsspezifischer Abfall	13	8	9

Abfall nach Standort, Art und Entsorgungsmethode¹ (Fortsetzung)

t	2023	2022	2021
Sonstige Standorte³			
Gesamt	615	712	340
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	4	6	5
Nicht gefährlicher Abfall	550	590	167
Nicht produktionsspezifischer Abfall	12	79	124
Metallischer Abfall	49	37	44
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frieolzhelm.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Abfall zur Verwertung^{1,2,3}

t	2023	2022	2021
Von der Entsorgung umgeleiteter Abfall	23.530	22.586	20.008

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

² In der Gesamtsumme der verwerteten Abfälle sind die Abfallkategorien „Gefährlicher Abfall“, „Nicht gefährlicher Abfall“, „Nicht produktionsspezifischer Abfall“ sowie „Metallische Abfälle“ enthalten.

³ Summe aller Abfälle zur Verwertung der Produktionsstandorte, Entwicklungsstandorte und sonstigen Standorte. Die Verwertung der Abfälle findet ausschließlich außerhalb der eigenen Unternehmensstandorte statt.

Gefährlicher Abfall zur Verwertung¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	7.575	7.018	5.766

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	10.398	10.378	8.480

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Abfall zur Beseitigung^{1,2,3}

t	2023	2022	2021
Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	339	288	1.747

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

² In der Gesamtsumme der beseitigten Abfälle sind die Abfallkategorien „Gefährlicher Abfall“, „Nicht gefährlicher Abfall“, „Nicht produktionspezifischer Abfall“ sowie „Metallische Abfälle“ enthalten.

³ Summe aller Abfälle zur Beseitigung der Produktionsstandorte, Entwicklungsstandorte und sonstigen Standorte. Die Beseitigung der Abfälle findet ausschließlich außerhalb der eigenen Unternehmensstandorte statt.

Gefährlicher Abfall zur Beseitigung¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	35	79	916

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung¹

t	2023	2022	2021
Gesamt	109	185	811

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Abfall der Fahrzeugproduktionsstandorte¹

kg/Fahrzeug	2023	2022	2021
Abfall	0,56	0,71	4,51

¹ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Wasserentnahme^{1,2,3}

m ³	2023	2022	2021
Gesamt	745.093	793.416	758.443
Davon Wasser von Dritten	741.879	790.471	756.783
Davon Grundwasser	3.214	2.945	1.660

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Ausschließlich Entnahme von Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtratrockenrückstand (TDS)) aus Bereichen ohne Wasserstress.

³ Für das Berichtsjahr 2023 Summe der Wasserentnahme der Produktionsstandorte, Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig, der Entwicklungsstandorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim und der sonstigen Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Für die Berichtsjahre 2021 und 2022 zusätzlich die sonstigen Standorte Freiberg und Weilimdorf.

Entnahme von Süßwasser^{1,2}

m ³	2023	2022	2021
Gesamtentnahme	745.093	793.416	758.443
Davon Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtratrockenrückstand (TDS))	745.093	793.416	758.443
Davon anderes Wasser (> 1.000 mg/l Filtratrockenrückstand (TDS))	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Für das Berichtsjahr 2023 Summe der Wasserentnahme der Produktionsstandorte, Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig, der Entwicklungsstandorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim und der sonstigen Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Für die Berichtsjahre 2021 und 2022 zusätzlich die sonstigen Standorte Freiberg und Weilimdorf.

Wasserrückführung^{1,2}

m ³	2023	2022	2021
Gesamt	641.805	653.289	624.597
Produktionsstandorte ³	558.756	568.953	539.785
Entwicklungsstandorte ⁴	80.310	78.366	79.069
Sonstige Standorte ⁵	2.739	5.970	5.743

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Ausschließlich Wasserrückführung von Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtratrockenrückstand (TDS)) in Bereiche ohne Wasserstress.

³ Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

⁴ Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim.

⁵ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Gesamtverbrauch von Wasser aus allen Gebieten¹

m ³	2023	2022	2021
Gesamt	100.074	140.127	133.846
Produktionsstandorte	81.831	118.546	112.454
Stuttgart-Zuffenhausen	55.328	63.078	72.510
Leipzig	26.503	55.468	39.944
Entwicklungsstandorte ²	18.243	21.581	21.392
Sonstige Standorte ³	0	0	0

¹ Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.

² Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Frielzheim.

³ Standorte im Berichtsjahr 2023: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Asperg und Ludwigsburg. Standorte in den Berichtsjahren 2021 und 2022: Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Wasserverbrauch der Fahrzeugproduktionsstandorte¹

m ³ /Fahrzeug	2023	2022	2021
Wasserverbrauch	2,81	3,08	3,05

¹ Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

PERSONAL- UND SOZIALKENNZAHLEN

Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf den Porsche AG Konzern.

Gesamtbelegschaft

	2023	2022	2021
Gesamt	42.140	39.162	36.996
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	24.724	23.025	22.379
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	17.263	16.371	15.954
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	7.461	6.654	6.425
Porsche Leipzig GmbH	4.634	4.364	4.309
Sonstige Tochtergesellschaften	12.782	11.773	10.308
Nach Regionen			
Region Deutschland	37.207	34.558	33.089
Region Europa (ohne Deutschland)	2.234	2.073	1.695
Region Nordamerika	1.037	905	840
Region Asien	1.341	1.308	1.098
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	321	318	274
Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht			
Weiblich	8.097	7.348	6.808
Männlich	34.042	31.814	30.188
Divers ¹	1	0	0
Verteilung der Mitarbeitenden nach Geschlecht (%)			
Weiblich	19,2	18,8	18,4
Männlich	80,8	81,2	81,6
Divers ¹	0,0	0,0	0,0

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Anzahl und Verteilung neu eingestellter Mitarbeitende

	2023	2022	2021
Gesamt	4.757	3.886	1.955
Nach Alter			
< 30 Jahre	2.029	1.927	810
30 – 50 Jahre	2.558	1.866	1.076
> 50 Jahre	170	93	69
Nach Geschlecht			
Weiblich	1.184	904	586
Männlich	3.572	2.982	1.369
Divers ¹	1	0	0
Nach Regionen			
Region Deutschland	4.012	3.284	1.553
Region Europa (ohne Deutschland)	315	225	180
Region Nordamerika	243	173	110
Region Asien	177	164	100
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	10	40	12
Verteilung nach Alter (%)			
< 30 Jahre	42,7	49,6	41,4
30 – 50 Jahre	53,7	48,0	55,1
> 50 Jahre	3,6	2,4	3,5
Verteilung nach Geschlecht (%)			
Weiblich	24,9	23,3	30,0
Männlich	75,1	76,7	70,0
Divers ¹	0,0	0,0	0,0
Verteilung nach Regionen (%)			
Region Deutschland	84,4	84,5	79,4
Region Europa (ohne Deutschland)	6,6	5,8	9,2
Region Nordamerika	5,1	4,5	5,6
Region Asien	3,7	4,2	5,1
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	0,2	1,0	0,6

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Vollzeitbeschäftigte Mitarbeitende

	2023	2022	2021
Gesamt	39.247	36.688	34.297
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	23.211	21.761	21.217
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	16.241	15.509	15.168
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	6.970	6.252	6.049
Porsche Leipzig GmbH	4.406	4.185	3.737
Sonstige Tochtergesellschaften	11.630	10.742	9.343
Nach Regionen			
Region Deutschland	34.491	32.271	30.576
Region Europa (ohne Deutschland)	2.084	1.919	1.518
Region Nordamerika	1.035	901	840
Region Asien	1.327	1.287	1.094
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	310	310	269
Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht			
Weiblich	6.115	5.595	5.213
Männlich	33.131	31.093	29.084
Divers ¹	1	0	0
Verteilung der Mitarbeitenden nach Geschlecht (%)			
Weiblich	15,6	15,3	15,2
Männlich	84,4	84,7	84,8
Divers ¹	0,0	0,0	0,0

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende

	2023	2022	2021
Gesamt	2.893	2.474	2.699
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	1.513	1.264	1.162
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	1.022	862	706
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	491	402	456
Porsche Leipzig GmbH	228	179	572
Sonstige Tochtergesellschaften	1.152	1.031	965
Nach Regionen			
Region Deutschland	2.716	2.287	2.513
Region Europa (ohne Deutschland)	150	154	177
Region Nordamerika	2	4	0
Region Asien	14	21	4
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	11	8	5
Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht			
Weiblich	1.982	1.753	1.595
Männlich	911	721	1.104
Divers ¹	0	0	0
Verteilung der Mitarbeitenden nach Geschlecht (%)			
Weiblich	68,5	70,9	59,1
Männlich	31,5	29,1	40,9
Divers ¹	0,0	0,0	0,0

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Festangestellte Mitarbeitende

	2023	2022	2021
Gesamt	38.952	36.095	33.981
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	22.313	20.879	20.117
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	14.915	14.277	13.764
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	7.398	6.602	6.353
Porsche Leipzig GmbH	4.580	4.299	4.240
Sonstige Tochtergesellschaften	12.059	10.917	9.624
Nach Regionen			
Region Deutschland	34.543	32.135	30.548
Region Europa (ohne Deutschland)	2.164	1.954	1.641
Region Nordamerika	1.037	905	840
Region Asien	889	793	683
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	319	308	269
Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht			
Weiblich	7.607	6.854	6.323
Männlich	31.345	29.241	27.658
Divers ¹	0	0	0
Verteilung der Mitarbeitenden nach Geschlecht (%)			
Weiblich	19,5	19,0	18,6
Männlich	80,5	81,0	81,4
Divers ¹	0,0	0,0	0,0

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Befristet Beschäftigte

	2023	2022	2021
Gesamt	3.188	3.067	3.015
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	2.411	2.146	2.262
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	2.348	2.094	2.220
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	63	52	42
Porsche Leipzig GmbH	54	65	69
Sonstige Tochtergesellschaften	723	856	684
Nach Regionen			
Region Deutschland	2.664	2.423	2.541
Region Europa (ohne Deutschland)	70	119	54
Region Nordamerika	0	0	0
Region Asien	452	515	415
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	2	10	5
Anzahl der Mitarbeitenden nach Geschlecht			
Weiblich	490	494	485
Männlich	2.697	2.573	2.530
Divers ¹	1	0	0
Verteilung der Mitarbeitenden nach Geschlecht (%)			
Weiblich	15,4	16,1	16,1
Männlich	84,6	83,9	83,9
Divers ¹	0,0	0,0	0,0

¹ Aus Datenschutzgründen erfolgt die Angabe ausschließlich bei ausgewählten Personal- und Sozialkennzahlen.

Externe Beschäftigung

	2023	2022	2021
Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden	3.348	3.283	2.937

Fluktuation der Mitarbeitenden¹

%	2023	2022	2021
Rate der Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben.	4,3	2,9	2,4

¹ Methodische Anpassung zur Erhebung der Angaben in 2023. Die Angaben umfassen erstmalig neben Kündigungen durch Arbeitnehmende nun auch Kündigungen durch Arbeitgeber, Renteneintritt sowie Tod der Mitarbeitenden.

Gesamtzahl und Verteilung der Fluktuation der Mitarbeitenden¹

	2023	2022	2021
Gesamt	1.668	1.138	896
Nach Alter			
< 30 Jahre	378	313	246
30 – 50 Jahre	874	756	595
> 50 Jahre	416	69	55
Nach Geschlecht			
Weiblich	437	323	254
Männlich	1.231	815	642
Nach Regionen			
Region Deutschland	1.326	805	654
Region Europa (ohne Deutschland)	134	135	85
Region Nordamerika	100	113	89
Region Asien	102	69	56
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	6	16	12
Verteilung nach Alter (%)			
< 30 Jahre	22,7	27,5	27,5
30 – 50 Jahre	52,4	66,4	66,4
> 50 Jahre	24,9	6,1	6,1
Verteilung nach Geschlecht (%)			
Weiblich	26,2	28,4	28,4
Männlich	73,8	71,6	71,6
Verteilung nach Regionen (%)			
Region Deutschland	79,5	70,7	73,0
Region Europa (ohne Deutschland)	8,0	11,8	9,5
Region Nordamerika	6,0	10,0	10,0
Region Asien	6,1	6,1	6,2
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	0,4	1,4	1,3

¹ Methodische Anpassung zur Erhebung der Angaben in 2023. Die Angaben umfassen erstmalig neben Kündigungen durch Arbeitnehmende nun auch Kündigungen durch Arbeitgeber, Renteneintritt sowie Tod der Mitarbeitenden.

Diversität und Chancengleichheit

%	2023	2022	2021
Kontrollorgane nach Geschlecht			
Weiblich	12,5	14,3	14,3
Männlich	87,5	85,7	85,7
Anteil Kontrollorgane nach Altersgruppen			
< 30 Jahre	0,0	0,0	0,0
30 – 50 Jahre	12,5	0,0	0,0
> 50 Jahre	87,5	100,0	100,0
Mitarbeitende nach Altersgruppen			
< 30 Jahre	18,3	18,6	22,1
30 – 50 Jahre	64,0	63,5	60,0
> 50 Jahre	17,7	17,9	17,9

Getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns¹

Mio. €	2023	2022	2021
Gesamt	11,7	22,1	11,8

¹ Die Angabe enthält alle Spenden der Porsche AG sowie Spenden der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften mit einem Spendenwert von über 5.000 €.

Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Mitarbeitenden

	2023	2022	2021
Gesamt	17,2	13,1	11,4
Weiblich			
Porsche AG	20,9	15,0	14,8
Porsche Leipzig GmbH	21,4	14,8	10,0
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	21,0	10,3	9,3
Männlich			
Porsche AG	14,4	11,8	10,9
Porsche Leipzig GmbH	19,2	16,1	10,5
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	32,9	18,4	14,4
Tarifbeschäftigte			
Porsche AG	15,0	11,5	10,5
Porsche Leipzig GmbH	18,8	15,7	10,3
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	32,4	14,5	11,8
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte			
Porsche AG	19,2	20,2	19,9
Porsche Leipzig GmbH	47,7	35,7	21,6
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	13,9	21,7	16,5

¹ Für das Berichtsjahr 2023: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH. Für das Berichtsjahr 2022 und 2021: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Durchschnittliche Weiterbildungsstunden für Führungskräftequalifikation

	2023	2022
Gesamt	25,2	23,5
Weiblich	33,0	28,0
Porsche AG	30,9	27,0
Porsche Leipzig GmbH	64,9	55,5
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	36,0	25,0
Männlich	24,2	22,9
Porsche AG	22,2	22,7
Porsche Leipzig GmbH	47,2	33,0
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	24,2	17,4

¹ Für das Berichtsjahr 2023: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH. Für das Berichtsjahr 2022 und 2021: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Anzahl Teilnahmen Weiterbildungsmaßnahmen

	2023	2022	2021
Gesamt	306.253	242.992	210.611
Weiblich	56.674	40.704	39.327
Porsche AG	43.291	29.413	32.013
Porsche Leipzig GmbH	6.321	5.805	3.848
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	7.062	5.486	3.466
Männlich	249.579	202.288	171.284
Porsche AG	173.998	132.782	124.085
Porsche Leipzig GmbH	59.151	58.343	40.484
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	16.430	11.163	6.715
Tarifbeschäftigte	269.238	213.193	180.875
Porsche AG	186.194	136.309	129.195
Porsche Leipzig GmbH	63.040	62.253	43.184
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	20.004	14.631	8.496
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	37.015	29.799	29.736
Porsche AG	31.095	25.886	26.903
Porsche Leipzig GmbH	2.432	1.895	1.148
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	3.488	2.018	1.685
Digitale Formate	231.605	191.875	161.721
Offline-Formate	74.648	51.117	48.890

¹ Für das Berichtsjahr 2023: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH. Für das Berichtsjahr 2022 und 2021: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Mitarbeitende, die an Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen haben

	2023	2022	2021
Gesamt	30.134	27.646	25.316
Weiblich	4.900	4.329	4.199
Porsche AG	3.615	3.253	3.188
Porsche Leipzig GmbH	377	352	349
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	908	724	662
Männlich	25.234	23.317	21.117
Porsche AG	19.320	18.300	16.253
Porsche Leipzig GmbH	4.074	3.803	3.797
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	1.840	1.214	1.085
Tarifbeschäftigte	27.277	25.064	22.759
Porsche AG	20.629	19.273	17.151
Porsche Leipzig GmbH	4.361	4.079	4.073
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	2.287	1.712	1.535
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	2.857	2.582	2.557
Porsche AG	2.306	2.280	2.272
Porsche Leipzig GmbH	90	76	73
Sonstige Tochtergesellschaften ¹	461	226	212

¹ Für das Berichtsjahr 2023: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH. Für das Berichtsjahr 2022 und 2021: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Services GmbH und Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Digital GmbH und Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Inanspruchnahme von Elternzeit und Rückkehr an den Arbeitsplatz

	2023	2022	2021
Gesamtzahl der Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben¹	2.186	2.025	1.534
Weibliche Mitarbeitende, die Elternzeit in Anspruch genommen haben	767	674	350
Männliche Mitarbeitende, die Elternzeit in Anspruch genommen haben	1.419	1.351	1.184
Gesamtzahl der Mitarbeitenden, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten²	1.713	1.580	1.434
Weibliche Mitarbeitende, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten	360	317	268
Männliche Mitarbeitende, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten	1.353	1.263	1.166
Anteil weiblicher Mitarbeitenden, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten (%)	21,0	20,0	18,7
Anteil männlicher Mitarbeitenden, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten (%)	79,0	80,0	81,3
Anzahl Rückkehrer gesamt, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind²	1.724	1.752	1.278
Anzahl weiblicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind	344	591	223
Anzahl männlicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind	1.380	1.161	1.055
Anteil weiblicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind (%)	20,0	33,7	17,5
Anteil männlicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind (%)	80,0	66,3	82,5

¹ Die Gesamtzahl der Mitarbeitenden, die einen Anspruch auf Elternzeit haben, kann nicht ermittelt werden, da Mitarbeitende nicht zur Meldung einer Geburt verpflichtet sind. Das Jahr der Zuordnung ist das Jahr des Beginns der Elternzeit.

² Durch längere Dauer der Elternzeit oder späten Beginn im jeweiligen Berichtsjahr sind zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch nicht alle Mitarbeitenden zurückgekehrt. Die Rückkehrer- und Verbleibsrate an den Arbeitsplatz kann nicht auf Jahresbasis ermittelt werden, da die in einem Jahr zurückgekehrten Mitarbeitenden nicht unbedingt auch in diesem Kalenderjahr ihre Elternzeit begonnen haben.

Mitarbeitende nach Art der Beschäftigung der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften

%	2023	2022	2021
Tarifbeschäftigte	88,5	88,4	88,4
Über tariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	11,5	11,6	11,6

Vergleich der Jahresgrund- und Direktvergütung von Frauen und Männern 2023^{1, 2, 3}

%	< 30 Jahre	30 – 50 Jahre	> 50 Jahre
Vergütung der Frauen im Vergleich zu Männern			
Jahresgrundvergütung gesamt	115	112	87
Direktvergütung gesamt	107	108	82
Jahresgrundvergütung außertariflicher Bereich ⁴	0	99	100
Direktvergütung außertariflicher Bereich ⁴	0	100	102
Jahresgrundvergütung Tarifbereich	115	112	98
Direktvergütung Tarifbereich	107	107	97
Anteile pro Altersgruppe			
Frauen gesamt	19	15	13
Männer gesamt	81	85	87
Frauen außertariflicher Bereich ⁴	0	18	7
Männer außertariflicher Bereich ⁴	0	82	93
Frauen Tarifbereich	19	15	15
Männer Tarifbereich	81	85	85

¹ Jahresgrundvergütung auf Basis Monatsgehalt 12/2023, Direktvergütung als Summe der Jahresgrundvergütung, variabler Vergütung sowie fixer und variabler Sonderzahlungen.

² Betrachtung aller Mitarbeitenden der Porsche AG in Deutschland (ohne Mitarbeitende in Altersteilzeitmodellen sowie ohne divers zugeordnete Mitarbeitende), Auswertungstichtag 12/2023.

³ Der Gender-Pay-Gap zugunsten der Frauen erklärt sich insbesondere aufgrund der Verteilung der Männer und Frauen über die unterschiedlichen Hierarchieebenen. 51 % (Vorjahr: 52 %) aller beschäftigten Männer sind in den unteren Tarifstufen (inklusive Leistungslöhner) angesiedelt, bei Frauen sind das nur 23 % (Vorjahr: 24 %).

⁴ Keine Mitarbeitende < 30 Jahre im außertariflichen Bereich.

Disziplinarmaßnahmen aufgrund von Diskriminierungsvorfällen^{1, 2}

	2023	2022	2021
Gesamt	11	7	6
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu Vertragskündigung führten	2	0	0
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu ersten schriftlichen Verwarnungen führten	1	0	0
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu einer zweiten schriftlichen Verwarnung führten	7	7	6
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu anderen disziplinarischen Maßnahmen führten	1	0	0

¹ Porsche AG

² Die festgestellten Diskriminierungssachverhalte standen insoweit nicht in einem inneren Zusammenhang, dass Maßnahmen über die jeweils einzelne Disziplinarmaßnahme hinaus umzusetzen gewesen wären.

Arbeitsunterbrechungen und Ausfalltage

	2023	2022	2021
Arbeitsunterbrechungen ¹	5	5	14
Ausfalltage	0	0	5

¹ Das Recht zu streiken ist mit dem Ziel des Abschlusses von Tarifverhandlungen über die Koalitionsfreiheit nach Art. 9 Abs. 3 GG verankert. Im Berichtsjahr 2023 gab es stundenweise Arbeitsunterbrechungen im Zusammenhang mit IG-Metall Kundgebungen im Rahmen der Tarifrunde 2023 des KFZ-Handwerks an Teilen der Standorte in Deutschland (Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Niederlassung Berlin GmbH und Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH).

Unfälle, Ausfalltage und Todesfälle¹

	2023	2022	2021
Unfälle ²	186	171	203
Ausfalltage ³	1.666	2.233	1.964
Todesfälle	0	0	0
Porsche AG			
Unfälle ²	175	152	185
Ausfalltage ³	1.568	2.009	1.767
Todesfälle	0	0	0
Porsche Leipzig GmbH			
Unfälle ²	11	19	18
Ausfalltage ³	98	224	197
Todesfälle	0	0	0
Verletzungsrate gesamt⁴ (%)			
Porsche AG	4,5	4,4	5,2
Porsche Leipzig GmbH	1,7	3,1	2,9
Unfallschwere gesamt⁵			
Porsche AG	45,2	61,3	54,2
Porsche Leipzig GmbH	15,0	37,0	32,0

¹ Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften unterscheiden bei den angegebenen Werten nicht nach Geschlecht oder direkten und indirekten Mitarbeitenden sowie den einzelnen Kategorien der arbeitsbedingten Verletzungen.

² Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften berichten ausschließlich Unfälle, die auch gemeldet wurden. Kleine Verletzungen (sogenannte Bagatellunfälle) werden nicht berichtet. Unfälle ohne Ausfalltage (Kalendertage) gelten als Bagatellunfälle.

³ Als Ausfalltage werden Arbeitstage (i. d. R. Mo. – Fr.) von im Berichtszeitraum gemeldeten Unfällen gezählt, der Unfalltag zählt nicht dazu (≥ 1 Kalendertag Ausfall).

⁴ Verletzungsrate = Unfallhäufigkeitsindex: gibt Auskunft darüber, wie häufig sich Unfälle im Betrieb bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden ereignet haben. Die zugrunde liegende Berechnungsformel ist die Anzahl der Betriebsunfälle × 1 Mio. Stunden / geleistete Arbeitsstunden.

⁵ Unfallschwere: gibt Auskunft darüber, wie viele Ausfalltage sich durch Betriebsunfälle bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden ereignet haben. Die zugrunde liegende Berechnungsformel ist die Anzahl der ausgefallenen Arbeitstage durch Betriebsunfälle × 1 Mio. Stunden.

GOVERNANCE-KENNZAHLEN

Interne Schulungen in der Porsche AG zu Nachhaltigkeit in der Beschaffung¹

	2023	2022	2021
Anzahl der geschulten Mitarbeitenden	687	560	439

¹ Digitales Lernmodul zum Sustainability-Rating (S-Rating) im Vergabeprozess (kumulativ).

Auf erhebliche Risiken geprüfte Betriebsstätten des Porsche AG Konzerns

	2023	2022	2021
Anteil Erfassungsbereich in Tochtergesellschaften (%)	93,2	93,2	k. A.
Anzahl Tochtergesellschaften mit Verhaltenskodexabdeckung	96	96	k. A.
Anzahl der zentral durchgeführten Compliance-Überwachungen	8	7	4

Auditanzahl bei neuen unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG zu Nachhaltigkeitskriterien¹

	2023	2022	2021
Für Produktionsmaterial	5	14	20
Für Nicht-Produktionsmaterial ²	0	17	57

¹ Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

² In 2023 wurden keine S-Rating Audits bei unmittelbaren Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial durchgeführt.

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, die anhand von Nachhaltigkeitskriterien überprüft wurden¹

%	2023	2022	2021
Für Produktionsmaterial	100,0	100,0	100,0
Für Nicht-Produktionsmaterial	23,0	35,5	31,7

¹ Basierend auf unmittelbaren Zulieferern, die über die zentralen Beschaffungssysteme beauftragt wurden.

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative Nachhaltigkeitsauswirkungen ermittelt wurden¹

	2023	2022	2021
Für Produktionsmaterial	3	2	4
Für Nicht-Produktionsmaterial	0	2	8

¹ Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Anteil unmittelbarer Zulieferer der Porsche AG, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative Nachhaltigkeitsauswirkungen erkannt und infolge der Bewertung Verbesserungen vereinbart wurden¹

%	2023	2022	2021
Für Produktionsmaterial	100,0	100,0	100,0
Für Nicht-Produktionsmaterial	100,0	100,0	100,0

¹ Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, die anhand von Nachhaltigkeitskriterien überprüft wurden¹

	2023	2022	2021
Für Produktionsmaterial	1.396	1.249	1.360
Für Nicht-Produktionsmaterial	2.225	1.751	1.766

¹ Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Struktur unmittelbarer Zulieferer der Porsche AG

%	2023	2022	2021
Anteil am Beschaffungsvolumen der lokalen unmittelbaren Zulieferer aus der EU ¹	93,0	96,0	97,0
Anteil lokaler unmittelbarer Zulieferer für Produktionsmaterial aus der EU ²	91,1	95,2	96,4
Anteil lokaler unmittelbarer Zulieferer für Nicht-Produktionsmaterial aus der EU ²	97,4	99,0	99,2

¹ Basierend auf Beschaffungsvolumen.

² Basierend auf Gesamtzahl unmittelbarer Zulieferer.

EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN

Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typengenehmigt, weshalb die angegebenen NEFZ-Werte bis zum 31. Dezember 2022 von den WLTP-Werten abgeleitet wurden. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden.

Soweit die Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen

Fahrverhalten den Kraftstoff-/Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen, die Reichweite und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter <https://www.porsche.com/wltp>.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern) oder unter <https://www.dat.de/co2> unentgeltlich erhältlich ist.

Verbrennerfahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP	
			Kraftstoffverbrauch kombiniert [l/100 km]	CO ₂ -Emissionen kombiniert [g/km]
718 Boxster				
718 Boxster	220	300	9,7 – 8,9	220 – 201
718 Boxster Style Edition	220	300	9,7 – 9,0	220 – 203
718 Boxster S	257	350	10,4 – 9,6	235 – 218
718 Boxster GTS 4.0	294	400	10,9 – 10,1	247 – 230
718 Spyder RS	368	500	13,0	294

Verbrennerfahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP	
			Kraftstoffverbrauch kombiniert [l/100 km]	CO ₂ -Emissionen kombiniert [g/km]
718 Cayman				
718 Cayman	220	300	9,7 – 8,9	220 – 201
718 Cayman Style Edition	220	300	9,7 – 8,9	219 – 202
718 Cayman S	257	350	10,3 – 9,6	235 – 217
718 Cayman GTS 4.0	294	400	10,9 – 10,1	247 – 230
718 Cayman GT4 RS	368	500	13,2	299
911				
911 Carrera	283	385	10,8 – 10,3	245 – 233
911 Carrera T	283	385	10,9 – 10,3	247 – 233
911 Carrera Cabriolet	283	385	10,8 – 10,4	245 – 236
911 Carrera 4	283	385	10,9 – 10,3	247 – 234
911 Carrera 4 Cabriolet	283	385	10,8 – 10,5	246 – 237
911 Carrera S	331	450	11,1 – 10,1	251 – 229
911 Carrera S Cabriolet	331	450	11,0 – 10,3	250 – 233
911 Carrera 4S	331	450	11,1 – 10,2	253 – 231
911 Carrera 4S Cabriolet	331	450	11,1 – 10,4	252 – 235
911 Targa 4	283	385	10,9 – 10,5	247 – 238
911 Targa 4S	331	450	11,1 – 10,4	252 – 236
911 Carrera GTS	353	480	11,4 – 10,4	258 – 236
911 Carrera GTS Cabriolet	353	480	11,3 – 10,5	256 – 239
911 Carrera 4 GTS	353	480	11,4 – 10,6	259 – 240
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	353	480	11,3 – 10,8	256 – 244
911 Targa 4 GTS	353	480	11,3 – 10,8	257 – 245
911 Turbo	427	580	12,3 – 12,0	279 – 271
911 Turbo Cabriolet	427	580	12,5 – 12,1	284 – 275
911 Turbo S	478	650	12,3 – 12,0	278 – 271
911 Turbo S Cabriolet	478	650	12,5 – 12,1	284 – 275
911 GT3	375	510	13,0 – 12,9	294 – 293
911 GT3 mit Touring-Paket (PDK)	375	510	12,9	293 – 292
911 GT3 RS	386	525	13,4	305
911 Dakar	353	480	11,3	256
911 S/T	386	525	13,8	313

Stand 22.02.2024. Aktuelle Verbrauchswerte unter <https://www.porsche.com/germany/verbrauchsinformationen>.

Verbrennerfahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP	
			Kraftstoff- verbrauch kombiniert [l/100 km]	CO ₂ -Emissionen kombiniert [g/km]
Panamera				
Panamera	260	353	10,5 – 9,6	239 – 219
Panamera 4	260	353	11,2 – 10,1	253 – 230
Macan				
Macan	195	265	10,7 – 10,1	243 – 228
Macan T	195	265	10,7 – 10,1	242 – 229
Macan S	280	380	11,7 – 11,1	265 – 251
Macan GTS	324	440	11,7 – 11,3	265 – 255
Cayenne				
Cayenne	260	353	12,1 – 10,8	275 – 246
Cayenne S	349	474	13,4 – 12,4	303 – 282
Cayenne Coupé	260	353	12,1 – 10,9	275 – 247
Cayenne S Coupé	349	474	13,4 – 12,5	304 – 284

Plug-in-Hybride

Modell	Leistung [kW] ¹	Leistung [PS] ¹	WLTP				
			Kraftstoff- verbrauch, gewichtet, kombiniert [l/100 km]	Strom- verbrauch, gewichtet, kombiniert [kWh/100 km]	CO ₂ - Emissionen, gewichtet, kombiniert [g/km]	Elektrische Reichweite (EAER) [km]	Elektrische Reichweite innerorts (EAER City) [km]
Panamera							
Panamera 4 E-Hybrid	346	470	1,4 – 1,0	27,6 – 25,3	32 – 22	79 – 93	89 – 96
Panamera 4 E-Hybrid Executive	346	470	1,4 – 1,0	27,8 – 25,9	32 – 23	79 – 92	86 – 95
Panamera 4S E-Hybrid	400	544	1,4 – 1,1	28,6 – 25,9	33 – 24	78 – 90	83 – 92
Panamera Turbo E-Hybrid	500	680	1,7 – 1,2	29,9 – 27,5	38 – 26	76 – 91	83 – 93
Cayenne							
Cayenne E-Hybrid	346	470	1,8 – 1,5	30,8 – 28,7	42 – 33	66 – 74	77 – 90
Cayenne S E-Hybrid	382	519	1,7 – 1,4	31,7 – 29,1	39 – 31	71 – 78	79 – 90
Cayenne Turbo E-Hybrid	544	739	2,0 – 1,7	31,7 – 29,9	45 – 39	70 – 73	76 – 82
Cayenne E-Hybrid Coupé	346	470	1,8 – 1,5	30,8 – 28,6	42 – 33	66 – 74	78 – 90
Cayenne S E-Hybrid Coupé	382	519	1,7 – 1,4	31,6 – 29,2	39 – 31	71 – 78	80 – 89
Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé	544	739	2,0 – 1,7	31,8 – 30,1	46 – 40	70 – 72	76 – 81
Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé mit GT-Paket	544	739	1,9 – 1,8	31,1 – 30,2	43 – 40	71 – 72	79 – 82

¹ Gesamtsystemleistung

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP			
			Stromverbrauch kombiniert [kWh/100 km]	CO ₂ -Emissionen kombiniert [g/km]	Elektrische Reichweite kombiniert [km]	Elektrische Reichweite innerorts [km]
Taycan						
Taycan	300	408	19,7 – 16,7	0	503 – 590	569 – 662
Taycan mit Performance-Batterie Plus	320	435	20,0 – 17,1	0	579 – 678	719 – 821
Taycan 4S	340	462	20,7 – 17,7	0	474 – 557	528 – 617
Taycan 4S mit Performance-Batterie Plus	380	517	20,9 – 17,8	0	549 – 642	607 – 705
Taycan Turbo	520	707	20,5 – 18,0	0	557 – 630	607 – 683
Taycan Turbo S	570	775	20,5 – 17,9	0	558 – 630	612 – 691
Taycan 4 Cross Turismo	320	435	22,0 – 18,7	0	517 – 613	588 – 693
Taycan 4S Cross Turismo	380	517	22,0 – 18,8	0	517 – 610	588 – 690
Taycan Turbo Cross Turismo	520	707	22,0 – 19,1	0	515 – 597	585 – 668
Taycan Turbo S Cross Turismo	570	775	22,0 – 19,1	0	516 – 596	589 – 675
Taycan Sport Turismo	300	408	20,6 – 17,6	0	477 – 565	553 – 650
Taycan Sport Turismo mit Performance-Batterie Plus	320	435	20,9 – 17,9	0	550 – 650	701 – 808
Taycan 4S Sport Turismo	340	462	21,6 – 18,5	0	449 – 534	512 – 606
Taycan 4S Sport Turismo mit Performance-Batterie Plus	380	517	21,8 – 18,6	0	522 – 616	590 – 693
Taycan Turbo Sport Turismo	520	707	21,6 – 18,8	0	528 – 606	590 – 672
Taycan Turbo S Sport Turismo	570	775	21,5 – 18,9	0	529 – 604	594 – 678
Taycan Turbo GT	580	789	21,6 – 20,7	0	528 – 554	638 – 677
Taycan Turbo GT mit Weissach Paket	580	789	21,3 – 20,6	0	538 – 555	673 – 699
Macan						
Macan 4	285	387	21,1 – 17,9	0	516 – 613	665 – 784
Macan Turbo	430	584	20,7 – 18,8	0	518 – 591	670 – 765

GLOSSAR

A

Aktivierungsquote

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

Auslieferungen an Kunden

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

B

BEV

Batteriebetriebenes Elektrofahrzeug

BEV-Anteil Automobile

Der BEV-Anteil ist definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEV) im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, das heißt der insgesamt ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkunden.

Big Data

Steht für neuartige Verfahren zur Analyse und Auswertung von Datenmengen, die zu groß und zu komplex sind, als dass sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren verarbeitet werden könnten.

Bilanziell CO₂-neutral

Bilanzielle CO₂-Neutralität über die gesamte Wertschöpfungskette unserer neu produzierten Fahrzeuge hinweg beschreibt die Ambition des Porsche AG Konzerns zur Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen in Richtung Neutralität, insbesondere in der

Produktion (Scope-1- und Scope-2-Emissionen), der Lieferkette und in der Nutzungsphase der neu produzierten Fahrzeuge (vor- und nachgelagerte Scope-3-Emissionen), aber auch in anderen Scope-3-Emissionskategorien, wie zum Beispiel Geschäftsreisen der Mitarbeitenden. Kompensationen durch Emissionszertifikate, sogenannte „offsets“ (einschließlich der Reduzierung und Abscheidung von CO₂-Emissionen) sind in der Dekarbonisierungsstrategie ebenso wie die Bemühungen zur Emissionsreduzierung verankert. Hierbei priorisiert der Porsche AG Konzern – (wo technisch möglich und ohne unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwand darstellbar) – Vermeidung und Reduktion von CO₂-Emissionen über Kompensation.

Brutto-Liquidität

Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder.

C

CO₂-Äquivalente

Unterschiedliche Treibhausgase wirken sich unterschiedlich stark auf das globale Klima aus. Um diese Emissionen vergleichbar zu machen, wird ihre Klimawirkung (GWP, Global Warming Potential) in CO₂-Äquivalente (CO₂e) umgerechnet. So ist zum Beispiel Methan 28-mal so klimaschädlich wie CO₂ und hat daher ein GWP von 28 CO₂e.

CO₂-Fußabdruck

Der CO₂-Fußabdruck beschreibt den Einfluss von Menschen oder Organisationen auf globale Klimaänderungen anhand der CO₂-Emissionen, die ihre Aktivitäten direkt oder indirekt verursachen. Der CO₂-Fußabdruck eines Produkts bezieht sich zum Beispiel auf dessen gesamten Lebenszyklus – von der Herstellung über die Verwendung bis zur Entsorgung.

Code of Conduct

Verhaltensgrundsätze, die sich Unternehmen freiwillig selbst auferlegen. Ein Code of Conduct dient Unternehmensangehörigen und Geschäftspartnern als Leitlinie für ihr Verhalten. Er soll ein jederzeit korrektes und verantwortungsvolles Verhalten fördern bzw. unerwünschte Handlungen vermeiden und er soll die Ausrichtung der geschäftlichen Aktivitäten an Recht und Gesetz definieren.

D

DAX
Der DAX (Abkürzung für Deutscher Aktienindex) ist der bedeutendste deutsche Aktienindex. Er misst die Wertentwicklung der 40 umsatzstärksten deutschen Unternehmen und repräsentiert rund 80 Prozent der Marktkapitalisierung börsennotierter Aktiengesellschaften in Deutschland.

Dekarbonisierungsindex (DKI)
Als strategische Kennzahl unterstützt der DKI durch eine transparente Berechnung ausgewählte Unternehmen des Volkswagen Konzerns bei der Reduktion ihres CO₂-Fußabdrucks. Der DKI zielt darauf ab, die durchschnittlichen Emissionen pro Fahrzeug entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) möglichst umfassend in CO₂-Äquivalenten abzubilden – etwa von der Rohstoffmine bis zum Recycling. Er beruht unter anderem auf Lebenszyklusanalysen, die die Porsche AG standardisiert nach ISO 14040/44 durchführt.

Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)
Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

DJ US Auto Index
Dow Jones Auto Index. US-amerikanischer Aktienindex, der die weltweit bedeutenden Autohersteller einschließt.

E

EBITDA
Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

EBITDA-Marge Automobile
Das EBITDA Automobile ist definiert als Operatives Ergebnis des Segments Automobile (EBIT) zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen/Wertaufholungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile. Die Definition der EBITDA-Marge für das Segment Automobile beschreibt das Verhältnis von EBITDA Automobile zu den Umsatzerlösen im Segment Automobile.

Eco Management and Audit Scheme (EMAS)
EMAS ist ein freiwilliges europäisches Umweltmanagement-Gütesiegel. Es unterstützt Unternehmen und Organisationen, die ihre Umweltleistung über die gesetzlichen Anforderungen hinaus systematisch verbessern und ihren Ressourcenverbrauch senken wollen. Teilnehmende Organisationen müssen eine EMAS-Umwelt-erklärung veröffentlichen, die von einem unabhängigen, staatlich überwachten Auditor geprüft wird.

eFuels
eFuels sind synthetische, potenziell nahezu CO₂-neutrale Kraftstoffe, die mithilfe von regenerativ erzeugter elektrischer Energie aus CO₂ und Wasserstoff hergestellt werden.

Eigenkapitalrendite
Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapital.

ESG (Environment, Social und Governance)
ESG steht für Environment (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (verantwortungsvolle Unternehmensführung). Die drei Schlüsselbereiche bilden die Klammer für Methoden, Kriterien und Rahmenbedingungen für die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsanforderungen in Unternehmen.

EURO STOXX 50
Aktienindex, der sich aus 50 großen, börsennotierten Unternehmen des Euro-Währungsgebiets zusammensetzt.

G

Gender-Pay-Gap
Der Gender-Pay-Gap ist das geschlechtsspezifische Lohngefälle, also der Unterschied in der durchschnittlichen Bezahlung von Frauen und Männern. Er kann auf unterschiedliche Faktoren zurückzuführen sein.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Das GHG Protocol ist eine Reihe weltweit standardisierter Werkzeuge, um die Treibhausgasemissionen (Greenhouse Gas, GHG) zum Beispiel von Unternehmen oder Wertschöpfungsketten systematisch zu berechnen, zu berichten und zu reduzieren. Die Berechnung bezieht Emissionen entlang des gesamten Lebenszyklus des Produkts bzw. entlang des gesamten Tätigkeitsfelds ein. Dabei unterteilt das GHG Protocol die Emissionen in drei Felder: Scope 1 betrifft die direkten Emissionen, Scope 2 die indirekten Emissionen aus eingekauftem Strom, Dampf sowie eingekaufter Wärme und Kälte und Scope 3 die Emissionen über vor- und nachgelagerte Aktivitäten des Unternehmens. Die Entwicklung des GHG Protocol wird vom World Resources Institute (WRI) und vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) koordiniert.

I

IPO (Initial Public Offering)
Bezeichnet die Börseneinführung, das heißt das erstmalige öffentliche Angebot einer bislang nicht börsennotierten Gesellschaft (AG oder SE), Aktien des emittierenden Unternehmens zu zeichnen.

K

Kapitalrendite
Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des durchschnittlichen investierten Vermögens auf Basis des operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Konsolidierungskreis
Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

L

Leadership in Energy and Environmental Design (LEED)
LEED ist ein weltweit verwendetes Klassifizierungssystem für ökologisches Bauen, das auf US-amerikanischen Normen beruht. Es definiert eine Reihe von Standards für umweltfreundliches, ressourcenschonendes und nachhaltiges Bauen. Unabhängige Dritte zertifizieren, dass ein Gebäude auf umweltfreundliche Art entworfen und gebaut wurde.

Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)
Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz regelt die unternehmerische Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten in globalen Lieferketten.

M

Mica
Mica, aus dem Lateinischen für Glimmer, ist die Bezeichnung für eine Gruppe von glitzernden Mineralien, die zum Beispiel in Granit, Sandstein und Marmor vorkommen. Es hat nicht nur optische Eigenschaften, sondern isoliert auch Strom und Hitze und verstärkt Materialien. Mica wird in etwa 35 Ländern abgebaut – auch über informelle Kleinschürfer. Die größten Exporteure sind Madagaskar und Indien, gefolgt von China und Brasilien.

MSCI World
Morgan Stanley Capital International World Index. Aktienindex, der die Entwicklung von rund 1.500 Aktien weltweit abbildet.

N

Netto-Cashflow-Marge Automobile
Die Definition der Netto-Cashflow-Marge Automobile beschreibt das Verhältnis des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit des Segments Automobile abzüglich des Cashflows aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft des Segments Automobile zu den Umsatzerlösen des Segments Automobile. In der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ist dabei die Veränderung bei den Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen des Segments Automobile nicht enthalten.

Netto-Liquidität Automobile
Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segment Automobile.

O

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

P

Penetrationsrate
Der Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments Finanzdienstleistungen.

PHEV
Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge

Porsche AG
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

Porsche AG Konzern
Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns.

Porsche Code
Der Porsche Code bezeichnet das Führungsleitbild von Porsche und bietet eine langfristige Orientierung und Zielvision für Mitarbeitende und Führungskräfte. Er beinhaltet acht Dimensionen, die Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander geben.

Porsche Hinweisgebersystem
Das Porsche Hinweisgebersystem bietet die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Regelverstöße an interne und externe Meldekanäle zu richten. Die Meldungen lassen sich über eine 24/7-Hotline, einen Online-Meldekanal, Ombudsleute, per E-Mail, per Post oder persönlich einreichen und werden unabhängig und vertraulich bearbeitet.

Porsche Strategie 2030
Die Porsche Strategie 2030 orientiert sich an den vier Stakeholderdimensionen Kunden, Gesellschaft, Mitarbeiter und Investoren. Der Porsche AG Konzern verfolgt im Rahmen seiner Strategie 2030 eine Ausrichtung zu mehr Nachhaltigkeit. Zusammen mit den Themen „Kunde“, „Produkte“, „Digitalisierung“, „Organisation“ und „Transformation“ bildet „Nachhaltigkeit“ eine von sechs Querschnittsstrategien.

Premium Platform Electric (PPE)
Mit der Premium Platform Electric (PPE) haben die Porsche AG und die AUDI AG gemeinsam eine modulare Plattform für Elektroautos entwickelt. Die PPE erlaubt ein breites Modellangebot mit Heck- und Allradantrieb und verschiedenen Leistungsstufen. Erster Porsche auf dieser Basis ist der vollelektrische Macan.

Produktion 4.0
Die Porsche Produktion 4.0 steht für die neueste Entwicklungsstufe einer Automobilfabrik und setzt auf verstärkte Automatisierung einzelner Fertigungsabschnitte und Vernetzung von Fertigung und Logistik mittels Cloud-Lösungen und künstlicher Intelligenz. Im Fokus stehen Produktionsplanung, Auftragssteuerung, Shopfloor Management einzelner Fertigungsabschnitte sowie die Steuerung der Logistik und Fahrzeugauslieferung. Die Porsche Produktion folgt dabei den drei Grundsätzen „smart, lean und green“: „smart“ steht für eine flexible, intelligent vernetzte Produktion durch den Einsatz neuer Technologien, „lean“ beschreibt eine möglichst effiziente Fabrikgestaltung, die Verschwendung und Handhabungsschritte auf ein Minimum reduziert, und „green“ steht für das Streben nach mehr Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Porsche folgt der Vision einer „Zero Impact Factory“ mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

R

Representative Concentration Pathway (RCP-8.5-Szenario)

RCP (repräsentative Konzentrationspfade) sind typische (repräsentative) Szenarien, die den Verlauf (pathway) der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre sowie die Landnutzung und Bodenbedeckung bis zum Jahr 2100 beschreiben. Diese Szenarien zeigen eine Bandbreite von Möglichkeiten, die Unternehmen bei Entscheidungen helfen sollen. RCP 8.5 ist das Worst-Case-Szenario mit hoher Treibhausgasemission und begrenzten Bemühungen, sie zu reduzieren. Wichtig ist dieses Szenario, um festzustellen, welche Produktionsstandorte an physische Klimarisiken angepasst werden müssen. Entwickelt wurden die Szenarien vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC).

Rezyklate

Materialien, die entweder durch Recycling eines vom Endkunden genutzten Produkts (Post-Consumer-Rezyklat) oder durch Recycling eines Produktionsabfalls (Pre-Consumer-Rezyklat) gewonnen werden. Metallrezyklate sind zum Beispiel Aluminiumspäne, die gesammelt, neu eingeschmolzen und zu neuem Rohmaterial werden. Siehe auch Sekundärrohstoffe.

S

Sachinvestitionen Automobile

Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.

Scalable Systems Platform (SSP)

Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Sie wird gemeinsam entwickelt von den Marken Porsche, Audi und Volkswagen sowie CARIAD für die Software-Architektur. Insbesondere die Hochleistungsversion (SSP Sport) soll längerfristig die Porsche BEVs unterstützen.

Science Based Targets Initiative (SBTi)

Die Science Based Targets Initiative (SBTi) wurde von einer Allianz aus Umwelt- und Klimaschutzorganisationen entwickelt, um Unternehmen einen Rahmen und sektorspezifische Zielpfade bereitzustellen und ihnen damit die Möglichkeit zu geben, die Reduktion des Treibhausgasausstoßes auf einer wissenschaftlichen Grundlage an den überstaatlichen Klimazielen (zum Beispiel am Pariser Klimaabkommen) auszurichten.

Sekundärrohstoffe

Materialien, welche durch einen Recyclingprozess gewonnen werden. Siehe Rezyklate.

Steuerquote

Verhältnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Steuern.

Sustainable Development Goals (SDGs)

Die Sustainable Development Goals sind 17 definierte Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (UN). Die SDGs sollen einen Beitrag zur globalen Förderung einer nachhaltigen Entwicklung entlang der drei Ebenen Ökonomie, Soziales und Ökologie leisten. Die gesetzten Ziele gelten für alle Staaten und sollen bis 2030 erreicht werden.

SXAP

Stoxx Europe 600 Automobiles & Parts. Europäischer Aktienindex, der Hersteller und Zulieferer in der Automobilindustrie abbildet.

T

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Die Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) ist eine industriegeführte Arbeitsgruppe, welche vom Financial Stability Board (FSB) eingerichtet wurde. Das Gremium unterstützt Unternehmen dabei, die Auswirkungen von Klimarisiken und -chancen auf ihre Finanzen zu verstehen und zu kommunizieren. Der TCFD Recommendations Report gibt den Unternehmen klare Empfehlungen für die freiwillige, konsistente Berichterstattung von klimabezogenen Finanzinformationen. Diese Informationen sollen es Kreditgebern, Versicherern und Versicherten ermöglichen, klimabezogene Risiken und Chancen angemessen zu bewerten und einzuschätzen.

U

UN Global Compact

Der UN Global Compact ist eine weltweite Initiative der Vereinten Nationen mit der Vision einer inklusiveren und nachhaltigen Wirtschaft zum Nutzen aller. Sie will Veränderungsprozesse in Unternehmen anstoßen und hat einen Verhaltenskodex für Unternehmen mit zehn universellen Prinzipien für Nachhaltigkeit entwickelt, insbesondere zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsprävention. Unternehmen, die am UN Global Compact teilnehmen, verpflichten sich, ihr Geschäft strategisch an diesen zehn Prinzipien auszurichten und regelmäßig über ihre Fortschritte zu berichten.

W

WLTP

Die Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ist ein Messverfahren für die möglichst realistische Ermittlung von Kraftstoffverbrauch, Reichweite und Emissionen bei Fahrzeugen.

Z

Zero Impact Factory

Vision des Porsche AG Konzerns einer Fabrik mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die Umweltbelastung soll über ausgewählte KPIs und zusätzliche qualitative Kriterien reduziert werden, die in elf Handlungsfeldern umgesetzt werden. Im Vergleich zu 2018 sollen so die Umweltbelastungen durch die eigene Produktion bis 2030 um 95 % sinken (am Entwicklungsstandort Weissach bis 2040).

FINANZKALENDER 2024

12. März 2024	Jahrespressekonferenz und Analysten- und Investorenkonferenz 2024
29. April 2024	Quartalsmitteilung Januar bis März 2024
7. Juni 2024	Hauptversammlung 2024
24. Juli 2024	Halbjahresfinanzbericht 2024
29. Oktober 2024	Quartalsmitteilung Januar bis September 2024

Wunderbar, wenn ein Traum, der einst
erfolgreich Wirklichkeit wurde, am Anfang
eines Unternehmens steht.

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender



Herausgeber

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
D-70435 Stuttgart
Tel. +49 711 911-0

Dr. Sebastian Rudolph
Leiter Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik
sebastian.rudolph@porsche.de
newsroom.porsche.com/de

Kontakt Investor Relations

Björn Scheib (Leiter)
capitalmarkets@porsche.de
investorrelations.porsche.com/de

Projektteam

Gundula Maronde, Linda Hornung (Leitung);
Katrin Feiler, Falk Steinbach, Benedikt Mai,
Marc Rother (Finanzen);
Daniela Rathe, Marcus Braue, Maximilian Steiner (ESG);
Anna-Lena Hofsaess, Nadine Panzel (Investor Relations);
Florian Leissle (Aufsichtsrat);
Sabrina Damme, Frank Scholtys (Magazin)

Design und Umsetzung

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Rechtlicher Hinweis

Dieses Dokument enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und auch andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistungen der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und des Porsche AG Konzerns von den hier gegebenen Einschätzungen (sowohl positiv als auch negativ) wesentlich abweichen. Die Porsche AG übernimmt – unbeschadet bestehender kapitalmarktrechtlicher Verpflichtungen – keine Verpflichtung und beabsichtigt auch nicht, zukunftsgerichtete Aussagen zu aktualisieren oder bei einer anderen als der erwarteten Entwicklung zu korrigieren.

Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (Druck, Online und PDF) verweist mittels Hinweisen bzw. Verlinkung auf Internetseiten mit weiterführenden Informationen außerhalb dieser Publikation. Dies erfolgt lediglich ergänzend und dient ausschließlich dem vereinfachten Zugang zu Informationen. Die auf den entsprechenden Internetseiten enthaltenen Informationen sind nicht Bestandteil dieses Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts.

Dieser Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht liegt auch in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Aus technischen Gründen kann es zu Abweichungen zwischen den in diesem Dokument enthaltenen und den aufgrund gesetzlicher Vorgaben veröffentlichten Rechnungslegungsunterlagen kommen.