MO
MEN
TUM

PAG

911

2022

DIE PORSCHE AG IST
ZURÜCK AN DER BÖRSE.
EIN HISTORISCHER
MOMENT FÜR UNSER
UNTERNEHMEN.
EIN BEWEGENDER
AUGENBLICK
FÜR UNS ALLE.
EIN TRAUM GEHT IN
ERFÜLLUNG –
UNSER TRAUM.

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender

DRIVEN BY DREAMS.

Banks							09:16 Uhr	
ARL	32,760	32,780	32,780	32,780	32,780	+0,020		1
CBK	7,334	7,334	7,356	7,300	7,300	-0,034		21
DBK	7,874	7,880	7,934	7,684	7,707	-0,167		16
PBB	7,190	7,145	7,145	7,145	7,145	-0,045		1
Financial Services								
AT1	2,252	2,219	2,219	2,219	2,219	-0,033		1
DB1	166,000	166,450	166,450	166,450	166,450	+0,450		1
DWS	25,000	24,980	24,980	24,900	24,900	-0,100		2
GLJ	19,580	18,650	18,650	18,650	18,650	-0,930		1
Insurance								
ALV	162,440	160,900	161,060	159,580	159,960	-2,480		13
HNR1	148,000	148,100	148,100	147,900	147,900	-0,100		2
HYQ	90,600	90,550	90,550	90,550	90,550	-0,050		1
MUV2	240,900	239,900	240,500	239,600	239,600	-1,300		6
TLX	35,320	35,680	35,680	35,640	35,640	+0,320		2

Driven by dreams.

12120
12085
12050
09:00
10:05
11:10
12:15

#ListedIn

84.0

DEUTSCHE BÖRSE CASH MARKET

InFrankfurt

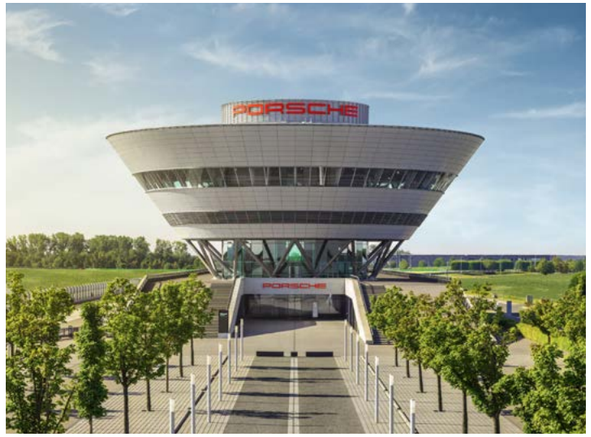
INHALT

6

Erfolgreicher Börsengang: Wie Porsche sein großes Potenzial mit Offensivdrang und Herzblut auf den Platz bringen will

14

Vom Taycan bis zum klassischen Verbrenner: Wie Porsche der Spagat zwischen Performance und Nachhaltigkeit gelingt



22

Fit für die Zukunft: der Standort Leipzig vor dem Produktionsstart des neuen vollelektrischen Macan Ende 2023

6 DYNAMISCHES DOPPEL
Erfolg ist Teamwork: Oliver Blume und Lutz Meschke

14 VOLLER ENERGIE
Doppel-E-Strategie für nachhaltige Mobilität

22 MEISTERWERK
Porsches Anspruch in Sachen Nachhaltigkeit

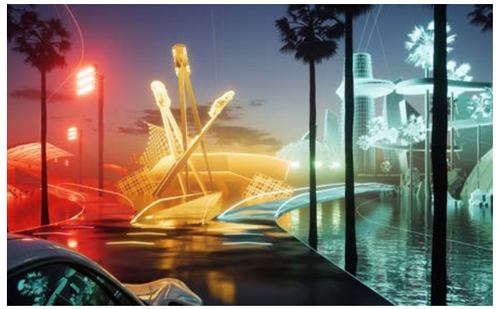
28 911 – EINE IKONE. ZWEI EXTREME.
Zeitlos, attraktiv und erfolgreich

36 EINZIGARTIG
Neue Communitys und die Kraft der Marke

42 TRAUM START
Michael Fassbender und sein Weg nach Le Mans

28

Von 911 Dakar bis 911 GT3 RS: Welche Spielräume ein intelligentes Portfoliomanagement eröffnet



36

Kreative Events: Porsche an der Schnittstelle zwischen analoger und digitaler Welt

42

Ein Hollywoodstar im Rennwagen: Wie Porsche besondere Träume wahr werden lässt

50 AN UNSERE AKTIONÄRE

72 NACHHALTIGKEIT

118 CORPORATE GOVERNANCE

160 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG

236 KONZERNABSCHLUSS

372 WEITERE INFORMATIONEN

440 IMPRESSUM

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.

Dynamisches Doppel

Oliver Blume und Lutz Meschke sind sportbegeisterte Manager – und führen Porsche nach den Prinzipien eines Sportteams. Ein wahres Erfolgsmodell. Im Doppelinterview geben sie einen tiefen Einblick in ihre Philosophie.

Herr Blume, Herr Meschke, Sie sind beide große Fußballfans. Welches Ereignis war für Sie bisher das größte und aufregendste?

OLIVER BLUME Ganz klar der Gewinn der Weltmeisterschaft 2014. Wie sich die deutsche Mannschaft in der K.o.-Runde gegen Frankreich, Brasilien und dann im Finale gegen Argentinien behauptete, war Begeisterung pur. Eine fantastische Teamleistung. Jeder Spieler glaubte an den WM-Sieg und gab dafür auf dem Platz alles.

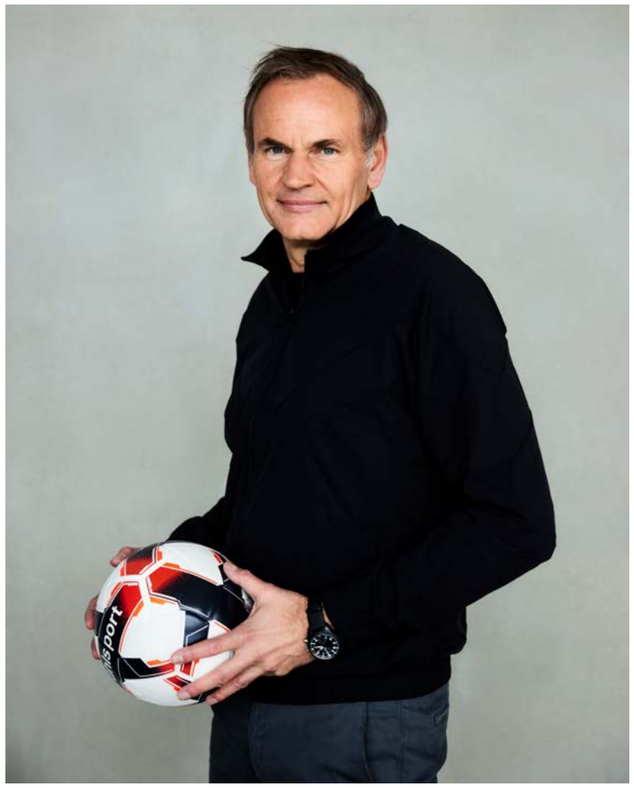
LUTZ MESCHKE Da hast du vollkommen recht. Das war auch für mich ein hochemotionales Erlebnis. Zumal ich zuvor zwei Spiele in Brasilien gesehen habe: Das Vorrundenspiel der Deutschen gegen Ghana und die Partie Kroatien gegen Mexiko. Es ist wirklich etwas Besonderes, wenn man im Stadion sitzt und das völkerverbindende Element des Fußballs miterlebt. Mein traurigstes Erlebnis war für mich das Finale im Europapokal der Landesmeister 1977. Das hat Borussia Mönchengladbach leider sehr unglücklich mit 1:3 gegen den FC Liverpool verloren. Ich war damals elf Jahre alt und glühender Fan der Borussia, die in dem Jahr schon zum fünften Mal in den 1970ern Deutscher Meister wurde. Eine Wahnsinnstruppe. Ihr Offensivgeist war legendär. An guten Tagen konnte sie einen Gegner förmlich überrennen.

Eine Prise von diesem Torhunger hätte der deutschen Elf in Katar geholfen.

LUTZ MESCHKE Ja. Und da auf diesem Niveau Sieg und Niederlage sehr eng beieinander liegen, muss sich die Nationalelf auch Kritik gefallen lassen. Bei so einem Turnier sollte man sich komplett auf den sportlichen Erfolg fokussieren und nicht ablenken lassen. So, wie das die Kroaten und die Marokkaner gemacht haben. Die haben mit viel weniger Mitteln viel mehr rausgeholt, weil sie als Mannschaft zusammenstanden und mehr deutsche Tugenden zeigten als die Deutschen.

LINKS **Ein eingespieltes Team: „Wir wissen, dass wir uns aufeinander verlassen können“**

RECHTS **Werte sind wichtig: „Wir stehen für Fairness“**



OLIVER BLUME Immerhin ging unsere Mannschaft nach dem Sieg gegen Costa Rica mit erhobenem Haupt vom Platz. Wichtig ist zudem, dass sie im Spiel davor gegen Spanien eine klare Reaktion auf das Auftaktspiel zeigte und versuchte, das Heft in die Hand zu nehmen. Denn darauf kommt es an: Du musst als Team selbstbewusst agieren und deinen Stärken vertrauen. Als erfahrener Spieler musst du vorangehen und jüngere mitnehmen. Das ist meine Überzeugung. Das gilt im Fußball genauso wie in einem Unternehmen.

Bei einer Weltmeisterschaft kann man vorher nicht wissen, ob man gewinnt. Trotz bestmöglicher, intensiver Vorbereitung. Im Leben eines Topmanagers ist ein Börsengang so etwas wie eine WM – mit einem Unterschied: Hier mussten Sie gewinnen. Wie plant man solch ein Highlight, das erfolgreich werden muss?

OLIVER BLUME Für den Erfolg maßgeblich ist eine profunde interne Vorbereitung. Dann muss man die richtigen externen Partner an Bord holen. Equity Story, Capital Markets Day, Investorengespräche müssen zu 100 Prozent überzeugen. Entscheidend dafür ist die perfekte Börsenstory. Diese Geschichte muss schlüssig und stimmig sein – sprich: Sie ist langfristig angelegt. Mit einem zeitlichen Startpunkt weit vor dem Börsengang selbst und mit einer tollen Langfristperspektive.

LUTZ MESCHKE In unserem Fall mussten sowohl das Management des Volkswagen Konzerns als Verkäufer als auch die unterschiedlichen Anteilseigner des VW-Konzerns – also die Eigentümerfamilien, die Qatar Investment Authority, das Land Niedersachsen und die Arbeitnehmer-Vertreter – übereinstimmend die Win-win-win-Situation sehen: eine nachhaltige wertschaffende Entwicklung von Porsche mit attraktiven Dividenden. Und ja, wir haben es geschafft, dass alle fest davon überzeugt waren.

Porsche ist ein Unternehmen, das immer gewinnen will. Wie wichtig ist es, mit Druck umgehen zu können?

OLIVER BLUME Durch den Börsengang rückten wir im Vorstand als Team noch enger zusammen. Wir wissen, dass wir uns aufeinander verlassen können. Das gilt genauso für unsere gesamte erstklassige Porsche-Mannschaft.

LINKS/RECHTS **Erfolgsgaranten – Lutz Meschke (links) und Oliver Blume**

Nur dadurch konnten wir unser heutiges Performance-Niveau erreichen. Durch diese Mannschaftsleistung ist Porsche ein derart starkes Unternehmen: agil und hochprofitabel, nachhaltig und mit einer Produktvielfalt, die aus unserer Sicht einzigartig im Bereich der Luxusautomobile ist.

LUTZ MESCHKE Wichtig ist eine perfekte Organisation mit den richtigen Prioritäten. Jede Führungskraft muss delegieren können, verbunden mit einem guten Gefühl für konstruktives Miteinander, aufbauend auf gegenseitigem Respekt. Am Ende ist es die Qualität der Mannschaft, die dich gut schlafen lässt. Als Vorstand ist es deine Aufgabe, die Mannschaft zusammenzustellen und zu formen.

Fußball und das Management eines Unternehmens haben manches gemeinsam. Lassen sich Lehren aus dem Sport in die Wirtschaft übertragen?

OLIVER BLUME Ja, sehr viele sogar. Denn Erfolg ist Teamwork. Wenn alle zusammenhalten und für ein Ziel kämpfen, kann man Berge versetzen. Wie im Fußball müssen wir die richtigen Menschen an der richtigen Stelle einsetzen. Wie ein Trainer muss ein Manager der Mannschaft Spielsystem, Taktik und den richtigen Teamgeist vermitteln. Für unsere Führungspositionen bedeutet das: Wir brauchen Leader, die Verantwortung vorleben, die Vertrauen schaffen. Und als Vorstandsteam brauchen wir eine Vision, die wir authentisch vermitteln: den Titel zu holen – wofür alle dann die Extrameile gehen.

LUTZ MESCHKE Klare Führung, starkes Teamwork und echter Kampfgeist waren in den Wochen und Monaten vor dem Börsengang am 29. September wichtiger denn je. Die Anspannung war groß, phasenweise ist die Mannschaft über sich hinausgewachsen. Oliver Blume und ich haben jedes mögliche Investorengespräch geführt. Wir haben auf dem Weg zum IPO bis zur allerletzten Minute gekämpft. Der Start am Frankfurter Aktienmarkt markierte dann einen

historischen Tag: Die Porsche AG ist zurück an der Börse. Gemessen an der Marktkapitalisierung war es der größte Börsengang in Europa überhaupt. Wir haben uns einen unserer größten Träume erfüllt. Und mit der neuen Autonomie, die wir durch den Börsengang gewonnen haben, sind wir besser aufgestellt denn je. Dieser Erfolg schweißt zusammen. Der Vorstand steht Schulter an Schulter. Und wir wissen, die Mannschaft steht zu uns.

Titel streben viele an, nur wenige erreichen sie. Inwieweit sind Titel und Management-Erfolge planbar?

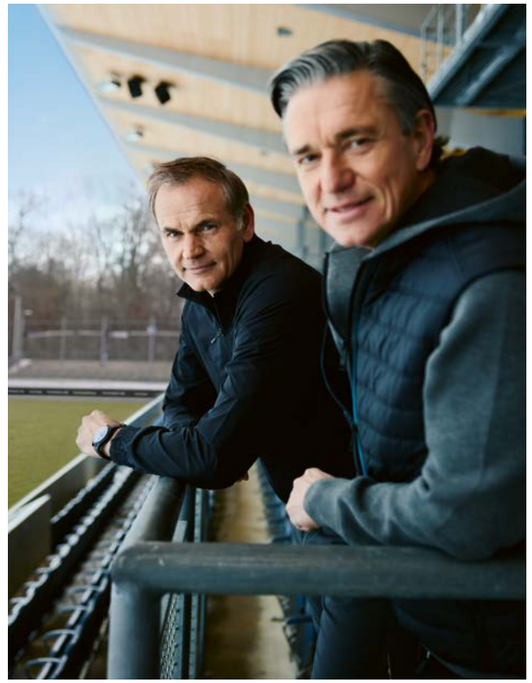
OLIVER BLUME Meine klare Antwort: Erfolg ist planbar. Der Fußballtrainer Ralf Rangnick hat mit dieser Überzeugung und einem guten Plan zwei Mannschaften aus der Regionalliga in die Bundesliga geführt – Hoffenheim und Leipzig; letztere sogar in die Champions League. Der besondere Charme dabei: Er hat die Erfolge zuvor angekündigt. Genauso sage ich: Es gibt keine Zufälle in der Automobilindustrie. Den nachhaltigen Erfolg von Porsche haben wir geplant. Wir sind Strategen und Umsetzer. Entscheidend ist dabei, immer in Chancen zu denken. Wir begreifen Wandel als Chance. Wir treiben ihn proaktiv und systematisch voran. Auf Basis einer klaren Strategie mit ambitionierten Zielen. Und wie im Sport wollen wir auf Erfolge aufbauen, aus Niederlagen lernen. Ganz wichtig sind dabei Fokus und Geschwindigkeit. Und man muss den Mut haben, entschlossen das Richtige zu tun. Bei uns war das zum Beispiel der Moment, in dem wir die Taycan-Entwicklung entschieden und sagten: Wir gehen jetzt voran mit dem ersten rein elektrischen Sportwagen von Porsche. Wir haben die Elektromobilität 2015 früher als andere eingeleitet. Das unverändert hohe Auftragsniveau beim Taycan gibt uns recht.

LUTZ MESCHKE Du musst einfach wissen, an welchem Punkt es wirklich zur Sache geht – oder, um im Fußballbild zu bleiben: Den entscheidenden Elfmeter musst du reinmachen.

Vertrauen:
„Erfolg ist eine Mannschaftsleistung“

Der Taycan war wegweisend. Gleiches gilt für den Beteiligungsaufbau und die Zusammenarbeit mit Rimac und die Bildung des Joint-Ventures Bugatti Rimac, an dem wir 45 Prozent der Anteile halten. Mit unserer Mehrheitsbeteiligung an der Cellforce Group wiederum werden wir zum Hersteller von Hochleistungsbatterien. Wir setzen entschlossen auf die Elektrifizierung und stellen uns breit und technologisch führend auf. Ergänzend dazu sehen wir in eFuels eine effektive Lösung: Ottomotoren können damit potenziell nahezu CO_2-neutral betrieben werden. In Haru Oni im Süden Chiles haben wir vor Kurzem gemeinsam mit Partnern eine Pilotanlage eröffnet. Derart neue Wege zu gehen, erfordert Mut und ist nicht frei von Risiken. Aber nur wer mit Mut vorangeht, wird am Ende die Nase vorne haben.

Der Taycan und der Einstieg in die E-Mobilität waren ein „Titelgewinn“. Der Börsengang ebenfalls. Indes, die Champions League zu gewinnen ist das eine, den Titel nochmals und nochmals zu verteidigen das andere. Ist Porsche – im übertragenen Sinn – Real Madrid, der einzige Verein, dem dies gelingt?



Weitblick:
„Wir sind Strategen und Umsetzer“

OLIVER BLUME Entscheidend sind zwei Punkte: Erstens, dass wir immer in der Lage sind, unser Spielsystem zu verändern. Ich verwende hier gerne diesen Satz: Nur weil Porsche sich immer verändert hat, ist Porsche stets Porsche geblieben. Und zweitens müssen wir darauf achten, dass die Spieler unserer Mannschaft trotz der gewonnenen Titel immer noch hungrig sind. Was zählt, sind Pioniergeist, Herzblut und Innovationskraft. Und ja, genau deswegen hat Porsche das Potenzial, Real zu sein.

LUTZ MESCHKE Unser Ziel ist es, dem Markt immer einen Schritt voraus zu sein. Zum Beispiel jetzt nach dem Börsengang erlaubt die gewonnene Eigenständigkeit erneut eine neue Taktik. Wir verstärken uns ganz gezielt in den Schlüsselbereichen Software und Batterietechnologie. Unsere Ambition ist es, im Jahr 2030 mehr als 80 Prozent unserer neuen Sportwagen vollelektrifiziert zu verkaufen. Porsche-typisch – sprich: extrem sportlich, mit überragender Performance und Top-Ladeeigenschaften. Unsere rein elektrischen Sportwagen werden abbilden, was technologisch in die Zukunft weist.

Es heißt aber auch: „Never change a winning team“ – die Eingriffe in siegreiche Mannschaften sollten behutsam erfolgen, um den Erfolg zu verstetigen.

OLIVER BLUME Die gewonnene Eigenständigkeit nach dem Börsengang bedeutet für Porsche keine Abkehr vom Volkswagen Konzern: Mit einer vertraglich festgelegten unternehmerischen Trennung bleiben Synergien im Konzern erhalten. Wir nutzen weiterhin Einkaufsvolumina, Komponenten, Technologien und Fabriken. Das bedeutet: Obwohl wir im Luxussegment klar positioniert sind, profitieren wir von Skaleneffekten. Mit dieser hervorragenden Aufstellung ist – um im Fußballbild zu bleiben – unsere Abwehr stabil. Und mit attraktiven, luxuriösen Produkten, die Träume unserer Kunden erfüllen, erzielen wir die Tore.

LUTZ MESCHKE (LACHT) Und um das Fußballbild zu vervollkommnen: Das perfekt eingespielte Vorstandsteam treibt die Bälle nach vorn. Was uns großen Spaß macht, ist die Entwicklung junger Talente. In den vergangenen Jahren haben wir rund die Hälfte unserer Führungskräfte der ersten Ebene auf andere Positionen entwickelt und teils Porsche-Nachwuchsleute nachgezogen, teils aber auch gezielt Verstärkungen von außen geholt. Perspektivisch wird zum Beispiel Sajjad Khan von außen in den Vorstand kommen und die Car-IT übernehmen. Es geht dabei immer um die richtige Mannschaftsaufstellung. Aber klar ist: Unser Führungsteam ist im Wesentlichen seit Jahren zusammen und bildet mit vielen Leistungsträgern auf der Ebene darunter die erfolgreiche Stamm-Mannschaft.

Voller

Porsche hat einen besonderen Antrieb: Performance und Nachhaltigkeit miteinander zu verbinden. Wir nennen es Doppel-E. Mutig. Im Team. Mit Pioniergeist. Elektromobilität hat dabei höchste Priorität. Ergänzend setzen wir auf eFuels. Dank regenerativer, synthetischer Kraftstoffe können Ottomotoren potenziell nahezu CO_2-neutral betrieben werden. In einer Pilotanlage zeigt Porsche mit Partnern, wie die Produktion im Industriemaßstab funktionieren kann. Klimaschutz ganzheitlich gedacht.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428 – 432.

LINKS **Rund 14.000 Kilometer von Stuttgart entfernt: der Cayenne im Süden Chiles**

RECHTS **Auf dem Weg von Weissach nach Graz: der Taycan Turbo Sport Turismo**

Energie

670 km
6:17 h
166 kWh

A1, A8, A9 und A99. Otmar Bitsche kennt diese Autobahnen aus dem Effeff. Jedes Wochenende fährt der Porsche-Ingenieur in seinem Taycan Turbo Sport Turismo vom Entwicklungszentrum Weissach zu seiner Familie ins österreichische Graz. Freitags hin, sonntags zurück. In der Summe fast 1.350 Kilometer vollelektrisch. Ein Pendler der Neuzeit.

Es ist Freitagnachmittag. Noch vor dem einsetzenden Feierabendverkehr hat der 65-Jährige sein Büro ins Auto verlagert. Während sich nach zweieinhalb Stunden Fahrzeit bereits die Alpen am Horizont abzeichnen, hängt er noch in Telefonaten. Bei 150 km/h sind im Hintergrund vor allem Reifen- und Windgeräusche zu hören. Mit dem Surren der Elektromotoren vermischen sie sich zu einem futuristischen Klangteppich.

Es ist dieser spezielle Sound, der Bitsche seit Jahrzehnten begleitet. Als er 2012 bei Porsche einstieg und die Verantwortung für die E-Mobilität übernahm, hatte er bereits vollelektrische Kompaktwagen und das erste Serien-Hybrid-Fahrzeug mit Lithium-Ionen-Batterie entwickelt. Der Österreicher hat die Philosophie des Sportwagenherstellers mitgeprägt: „Bei Porsche geht es uns nicht um Reichweitenrekorde“, betont Bitsche: „Entscheidend für die Langstreckentauglichkeit eines Elektroautos ist die Reisezeit. Und hierfür spielt neben Batteriekapazität und Performance vor allem die Ladefähigkeit eine zentrale Rolle.“

Der Mondsee kurz hinter Salzburg. Ein Idyll direkt neben der Autobahn. Zwischen Leitplanken und Drachenwand stehen sechs HPC-Säulen von IONITY. Bitsches Ladestopp. Gut 20 Minuten bei bis zu 270 Kilowatt. Dafür nutzt der Entwickler bewusst den Porsche Charging Planner. „Klar kenne ich alle Ladepunkte entlang dieser Strecke. Mir geht es aber um die Vortemperierung der Batterie für den Ladevorgang“, erklärt er. „Ideal für schnelles Laden sind 20 bis 25 Grad.“

LINKS **High Power Charging am Mondsee: Otmar Bitsche mit seinem Taycan Turbo Sport Turismo**

RECHTS **Ankunft in Graz: 670 Kilometer in gut sechs Stunden**

PORSCHES E-STRATEGIE

AMBITION
Bei Porsche soll der Anteil aller Neufahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb 2030 bei über 80 Prozent liegen.

KRAFTZENTRUM
Batterien sind der Brennraum der Zukunft. Mit der Mehrheitsbeteiligung an der Cellforce Group wird Porsche zum Hersteller von Hochleistungsbatterien.

ENERGIE
Schnell fahren, schnell laden. Porsche will komfortables und sportliches Reisen dank ausgefeilter Lademöglichkeiten bieten – mit bis zu 270 kW und bequem in eigenen Charging Hubs.

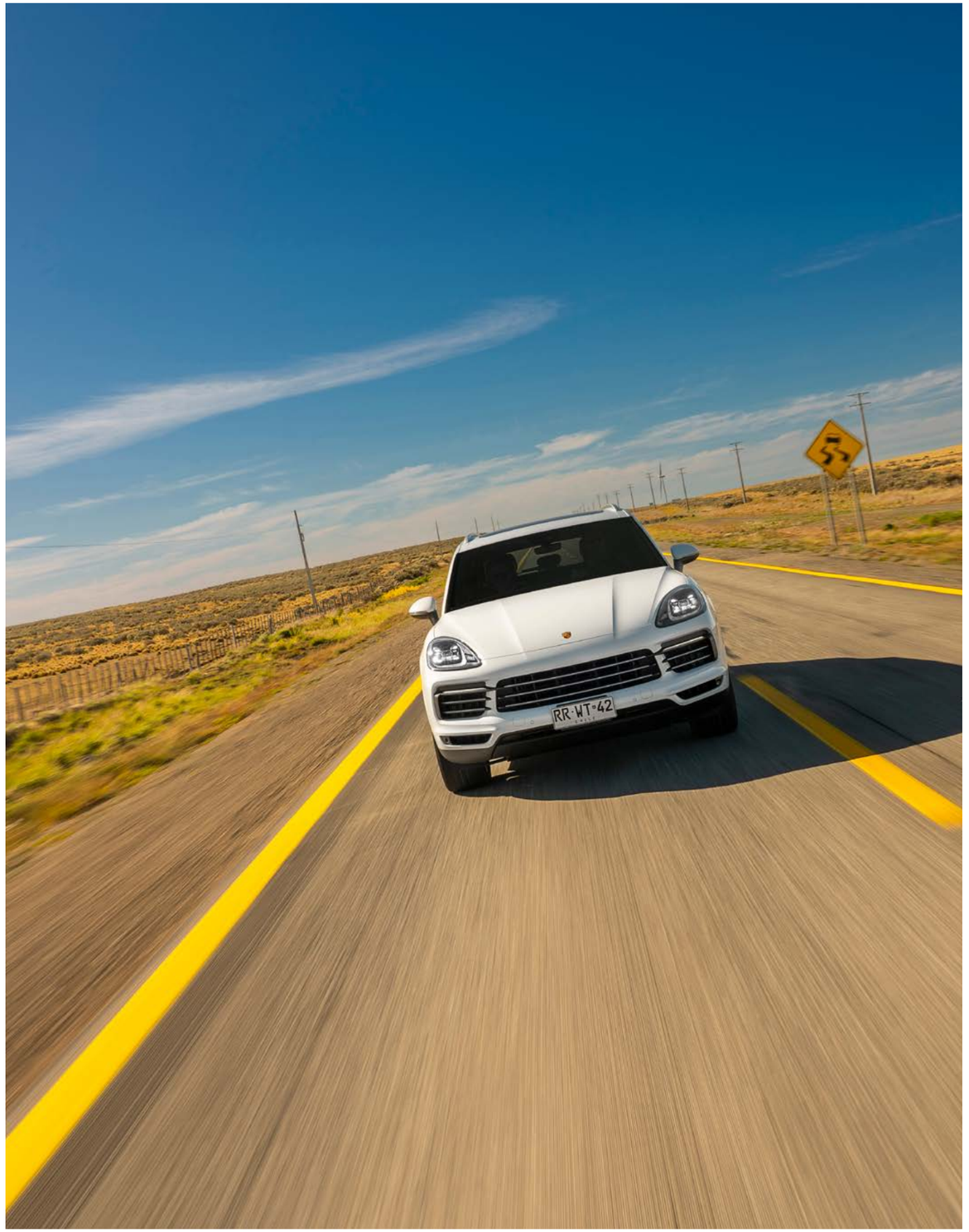
BASIS
Porsche baut sein Portfolio in Zukunft auf zwei Plattformen – „Premium Platform Electric" (PPE) und „Scalable Solutions Platform" (SSP).

Noch vor ein paar Jahren war alles anders. Kaum Elektroautos auf den Straßen, nur wenige Schnellladesäulen entlang der Autobahnen. Das hat sich sichtbar gewandelt: Seit 2017 hat allein IONITY in 24 europäischen Ländern gut 450 Ladeparks mit mehr als 2.000 Ladepunkten in Betrieb genommen. Und der Ausbau müsse weitergehen, betont Bitsche: „Momentan wächst die Zahl der Elektroautos in Deutschland schneller als die Ladeinfrastruktur."

Die Elektromobilität kommt im Alltag der Menschen an. Das wird bei Porsche deutlich. Seit dem Produktionsstart des Taycan im September 2019 hat der Sportwagenhersteller in gut drei Jahren mehr als 100.000 Fahrzeuge der vollelektrischen Modellfamilie produziert. Bitsche und seine Kollegen arbeiten längst an den nächsten E-Modellen. Das Ziel des Unternehmens: 2025 soll etwa die Hälfte aller neu verkauften Porsche elektrifiziert sein. Im Jahr 2030 soll der Anteil aller Neufahrzeuge mit einem vollelektrischen Antrieb dann bei mehr als 80 Prozent liegen.

Otmar Bitsche hat die Zeit fest im Blick. Kurz vor Sonnenuntergang rollt sein Taycan Turbo Sport Turismo durch das Zentrum von Graz. Vorbei am Uhrturm – der als Wahrzeichen über den Dächern der Altstadt thront. Nach gut sechs Stunden, 670 Kilometern und zwei Ladestopps ist der Porsche-Ingenieur an seinem Ziel angekommen. Für diesen Moment wählt er seine Lieblingsmusik: „Das Wohltemperierte Klavier" von Johann Sebastian Bach. „Vielleicht wäre ich früher mit einem PS-starken Verbrenner eine halbe Stunde schneller gewesen", sinniert Bitsche, „aber mit Sicherheit nicht so ruhig und entspannt. Zeit für die Elektromobilität."

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.



LINKS **So weit das Auge reicht: im Cayenne unterwegs in der Steppe Patagoniens**
RECHTS **„Land der Winde": Zypressen am Straßenrand**

Endlich angekommen

Fast 24 Flugstunden liegen hinter Barbara Frenkel und Karl Dums. Beide sind ans andere Ende der Welt gereist. Und sicher gelandet am „Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo" – so der offizielle Name des Flughafens. Es ist Dezember, kurz vor Weihnachten.

Frenkel und Dums sind auf dem Weg nach Punta Arenas. Die südlichste Großstadt der Erde, in direkter Nähe der sagenumwobenen Inselgruppe Feuerland. Punta Arenas liegt rund 14.000 Kilometer von Stuttgart entfernt, im chilenischen Patagonien. Hier verbindet die Magellanstraße den Atlantik mit dem Pazifik. Auch deshalb wird Punta Arenas häufig als Ausgangspunkt für Expeditionen durch die umliegende Wildnis oder in die Antarktis genutzt.

Doch das ist nicht der Anlass für die lange Reise der Porscheaner. Es geht um den Bau der eFuels-Pilotanlage „Haru Oni“, die Porsche zusammen mit Partnern in Punta Arenas initiiert hat. Im lokalen Dialekt steht der Name für „Land der Winde“. Genau genommen weht hier ein sehr konstanter Wind. Er prägt die Region. Bläst an rund 270 Tagen derart, dass Windräder hier in Volllast laufen können. Ideale Bedingungen. Denn zusammen mit internationalen Partnern wie Siemens Energy, Enel und ExxonMobil will Porsche zeigen, dass sich aus Wasser und Luft mit regenerativer Windenergie synthetisches Benzin gewinnen lässt. Und das potenziell nahezu CO_2-neutral. Hier wird der Nachweis erbracht, dass die gesamte Prozesskette in einer Anlage integriert werden kann. Erdacht wurde das Projekt im Porsche Entwicklungsressort unter der Leitung von Michael Steiner.

„eFuels sind eine sinnvolle Ergänzung zur Elektromobilität“, betont Frenkel: „Schließlich gibt es weltweit mehr als 1,3 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.“ Als Patin der Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens kämpft die Beschaffungsvorständin für innovative Energieformen wie eFuels.

LINKS **Am Ziel ihrer langen Reise: Barbara Frenkel und Karl Dums vor dem Cayenne**

RECHTS **Planta Haru Oni: Gewinnung von synthetischem Benzin mit regenerativer Windenergie**

Mitarbeiter ihres Ressorts sitzen seit Projektbeginn vor drei Jahren mit den Entwicklern am Tisch. Dums ist also ein Mann der ersten Stunde. Der Diplom-Ingenieur ist Experte für Kraftstoffe und hat die Anlage vom Reißbrett auf mit geplant.

Viele Male haben sie per Videokonferenz mit den Technikern des chilenischen Generalunternehmers Highly Innovative Fuels, kurz HIF, gesprochen. Haben Zeitpläne aufgestellt, Budgets geplant. Und so manches technische Problem bewältigt. „Mit Pioniergeist und Herzblut“, wie Frenkel sagt: „Die Pilotphase läuft. Mit der ersten Skalierung kommt das Projekt bis Mitte des Jahrzehnts voraussichtlich auf mehr als 50 Millionen Liter pro Jahr.“

Das Porsche-Duo hat den Flughafen hinter sich: Im Porsche Cayenne fahren sie auf der einspurigen „Autopista del Coral“. Kein anderes Auto weit und breit. Windschiefe Zypressen säumen den Straßenrand. Ab und zu grasen Schafe. Beständig rauscht der Wind. Böen drücken auf das Fahrzeug. Frenkel muss das Steuer fest in der Hand halten. So geht es 30 Kilometer dem Horizont entgegen.

Wie aus dem Nichts plötzlich ein Wegweiser: „Planta Haru Oni“ steht da. Frenkel nimmt die Abzweigung nach rechts. Dann taucht ein großes weißes Windrad auf, 100 Meter hoch. Es dreht sich schnell. Drum herum gruppieren sich grau gestrichene Hallen. Modernste Anlagen, die Wasser durch Elektrolyse zu Wasserstoff verarbeiten. Daraus wird zusammen mit CO_2 zunächst synthetisches Methanol und anschließend Rohbenzin hergestellt.

Frenkel und Dums könnten mit dem veredelten Benzin den eigenen Cayenne betanken. Aber daran denken sie jetzt nicht. Sie blicken auf die Fabrik vor ihnen. Der Himmel ist strahlend blau. Doch im Wind ist es kühl. Obwohl auf der südlichen Erdhalbkugel Sommer ist, wird es in Punta Arenas selten wärmer als 15 Grad.

„Drei Jahre haben wir auf diesen Moment hingearbeitet, um den potenziell nahezu CO_2-neutralen Kraftstoff zu produzieren. Es ist großartig zu sehen, dass es funktioniert.“ Dums erinnert sich, wie das Team 2019 erstmals die Idee einer eFuels-Produktion durchspielte. Mit mehr als 60 potenziellen Partnern hatte man gesprochen, bis die Vision langsam Form annahm, das Team feststand, das die eFuels-Anlage bauen würde. „Ich war immer davon überzeugt, dass wir es schaffen“, sagt Dums. „Technologisch haben wir Neuland betreten. Das hat uns zusammengeschweißt und angetrieben.“

In diesem Moment nähert sich HIF-Chef César Norton. Seine Mannschaft hat den Bau koordiniert und die eFuels-Anlage in Gang gesetzt. „Bienvenidos amigos“, ruft er Frenkel und Dums fröhlich zu. Die lächeln ihn an und wissen: Nun sind sie endlich angekommen. Hier in Haru Oni. Aus der Idee ist tatsächlich Wirklichkeit geworden.

M

Meisterwerk

Ein naturbelassenes Idyll gleich neben einer Hightech-Fabrik.
In Leipzig passt das perfekt zusammen. Heute schon bilanziell CO_2-neutral,
macht sich das Porsche-Werk Zug um Zug fit für die Zukunft.
Der nächste große Schritt folgt Ende des Jahres. Dann startet am Standort
die Fertigung eines vollelektrischen SUV. Doch damit nicht genug:
Porsche will den Weg konsequent weiter gehen.

Hinter einem einfachen Weidezaun aus Holz steht seelenruhig ein Auerochse inmitten seiner Herde. 1,6 Meter Schulterhöhe, mächtige Hörner, rund 700 Kilogramm Lebendgewicht. Es ist ein seltenes Bild, das sich dem Besucher im Nordwesten Leipzigs aus nächster Nähe bietet. Außergewöhnlich ist auch der Anblick aus der Perspektive des Auerochsen: Denn während sich das stattliche Tier an den Gräsern und Kräutern auf der Weide labt, nähert sich auf einer Offroad-Strecke jenseits des Zauns fast lautlos ein schwarzes SUV. Getarnt und ohne Nummernschild. An seinem Heck prangt ein Aufkleber: „Forschungs- und Entwicklungsfahrt".

Das harmonische Miteinander ist kein Zufall. Gleich hinter der Weide beginnt das Gelände des Porsche-Werks Leipzig. Hier kommt das Erprobungsfahrzeug her. Und hier wird das spätere Serienmodell seine Heimat finden. Ende 2023 startet in der Messestadt die Produktion des neuen Macan. 800-Volt-Technologie, 450 kW Leistung, elektronisch geregelte Quersperre. Ein vollelektrisches SUV, das der E-Offensive von Porsche zusätzlich Rückenwind verleihen wird. Das Unternehmen verfolgt in diesem Bereich eine der ambitioniertesten Strategien der gesamten Branche. Im Jahr 2030 will der Sportwagenhersteller mehr als 80 Prozent rein elektrische Fahrzeuge ausliefern.

Ende

2023

Produktionsstart

E-Macan

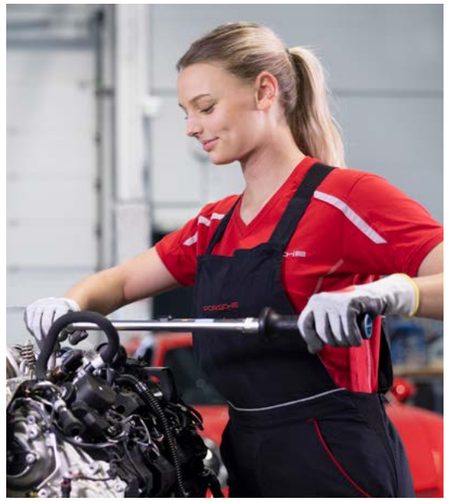
3

Antriebsarten

in einem Werk

Eine Erwartungshaltung, auf die Werksstrukturplaner Sebastian Ganswindt abgeklärt reagiert: „E-Mobilität kennen wir hier schon seit 2010" – damals fertigte man die ersten Cayenne Hybrid-Modelle. „Aber der E-Macan wird uns ungeheuer pushen!" Ganswindt kennt den Standort Leipzig. Er war hier von Anfang an dabei, hat entscheidend dazu beigetragen, dass das Werk organisch gewachsen ist. „Unser Anspruch für den neuen E-Macan bestand darin, Kosten und Prozesse optimal zu gestalten und das neue Fahrzeug in den Bestand zu integrieren. Also haben wir technisiert, die Montagehalle um 40 Meter verlängert, dazu Prüffeld, 'Hochzeit' und Batterieanlieferung neu arrangiert." Die Folge: Porsche ist künftig in der Lage, Verbrennermodelle, Hybrid-Fahrzeuge und den vollelektrischen Macan in einer Linie zu fertigen.

Für die nachhaltige Entwicklung des Porsche-Werks Leipzig: Dubbels (links), Engert (rechts), Ganswindt (online)



Die Motivation am Standort stimmt: Porsche-Mitarbeiter im Ausbildungszentrum (rechts) und in der Fertigung des aktuellen Macan

Der Standort auf einen Blick: vorne das Porsche Experience Center, hinten die Produktionshallen

Unser Anspruch bei Nachhaltigkeit geht über die Dekarbonisierung hinaus. Langfristig verfolgen wir die Vision der Zero Impact Factory, also einer Fabrik mit so wenig negativen Umweltauswirkungen wie möglich.

Albrecht Reimold, Porsche-Vorstand für Produktion und Logistik

Eine enorme Flexibilität, aber Produktionsvorstand Albrecht Reimold blickt bereits voraus. Er formuliert das Unternehmensziel für das kommende Jahrzehnt: „Wir arbeiten darauf hin, dass unsere gesamte Wertschöpfungskette im Jahr 2030 bilanziell CO_2-neutral ist. Dazu gehört auch eine bilanziell CO_2-neutrale Nutzungsphase für künftige BEV-Modelle. Wir rechnen hier aktuell mit einer Gesamtlaufleistung von 200.000 Kilometern pro Fahrzeug." Und Reimold fordert noch einen Schritt mehr: „Unser Anspruch bei Nachhaltigkeit geht über die Dekarbonisierung hinaus. Langfristig verfolgen wir die Vision der Zero Impact Factory, also einer Fabrik mit so wenig negativen Umweltauswirkungen wie möglich." Konsequente Verbesserungen in allen Bereichen – von der Ressourcen- und Materialeffizienz bis hin zur Biodiversität.

Genau das sind die Stichworte für Anke Höller. Sie ist innerhalb der Porsche AG gesamthaft für das Umwelt- und Energiemanagement verantwortlich. „Im Hinblick auf den Klimaschutz stellen wir uns mit der Vision der Zero Impact Factory dem Ziel, den ökologischen Fußabdruck in der Automobilfertigung auf ein Minimum zu reduzieren – ein ganzheitliches Konzept mit positiven Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Aspekte", erklärt Höller und verweist auf insgesamt elf Handlungsfelder: „Die Eckpunkte sind bereits gesetzt: Auf dem Weg zur Zero Impact Factory haben wir Scope-1- wie auch Scope-2-Emissionen im Fokus – also die direkten und indirekten CO_2-Emissionen unserer Produktionsstandorte."

Björn Engert steht auf dem Werksdach. Mit Blick auf die Fotovoltaikanlagen fasst der Energiemanager zusammen, wie Porsche Leipzig bereits heute Energie und Ressourcen schont. Die Produktion wird komplett mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben. Ein Teil davon wird selbst produziert. Hierfür sind am Standort drei Fotovoltaikanlagen mit insgesamt rund 4,6 MWp Leistung installiert. Mit der Errichtung des Karosseriebaus für den neuen Macan und der Nutzung der dadurch entstandenen Dachfläche lässt sich dieser Wert auf ca. 9,4 MWp erhöhen. Engert zeigt mit dem Finger über das Hallendach hinweg in Richtung Süden. Direkt am Werk steht ein Biomasseheizkraftwerk. Es deckt etwa die Hälfte des benötigten Raumwärmebedarfs.

Seit 2015 hat Porsche am Standort ein Ressourceneffizienzprogramm etabliert. Zu den erfolgreich umgesetzten Maßnahmen zählt die Öko-Steinmehlfilteranlage in der Lackiererei. Im Vergleich zum herkömmlich wasserbasierten System reduziert sie den Energiebedarf um bis zu 60 Prozent beim Auftragen des Lacks. Eines Tages stellte ein Maschinenführer fest, dass sich beim Farbenmischen die Pumpleistung ohne Qualitätseinbußen drosseln lässt. Spart Energie, schont das Material, wurde direkt umgesetzt. Oder im Karosseriebau: Durch eine moderne Kühlung der Roboter-Schweißzangen mit Wärmerückgewinnung wird der Stromverbrauch pro Jahr reduziert. Hinzu kommt der bewusste Umgang mit Abfall, Energie, Lösemitteln, Wasser und CO_2.

„Das Werk ist stark gewachsen, aber der Energieverbrauch ist kaum gestiegen", erklärt Engert stolz. Porsche Leipzig sei „nachhaltig hoch vier", scherzt er und zählt auf: Grünstromversorgung seit 2017; Platin-Auszeichnung durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) 2019; Auszeichnung mit dem Lean & Green Management Award 2021; bilanziell CO_2-neutral – wie auch die Porsche-Standorte in Zuffenhausen und Weissach.

Auf den Leistungen der Vergangenheit ruht sich der Leipziger Werksleiter Gerd Rupp nicht aus. Er kennt seine Belegschaft, 4.400 Frauen und Männer arbeiten in Leipzig. „Alle freuen sich auf den Produktionsstart des neuen Macan", frohlockt er. Die Motivation stimmt.

Die Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt der Transformation: Elektrifizierung und Digitalisierung verändern perspektivisch jeden vierten Arbeitsplatz bei Porsche grundlegend. Die 2021 gestartete „Workforce Transformation" koordiniert dabei auch Umschulung und Fortbildung im gesamten Porsche Konzern. Eine der großen Qualifizierungsoffensiven der Unternehmensgeschichte.

„Proaktiv gesteuert und mit Arbeitsplatzgarantie für die Stammbelegschaft bis 2030. Wir nehmen dabei alle mit", sagt Personalvorstand Andreas Haffner dazu. Er setzt auch auf den Porsche-typischen Teamspirit: „90 Prozent unserer Leute sagen: Porsche ist ein attraktiver Arbeitgeber. Mehr als 80 Prozent sind zufrieden – ein Wert, auf den wir sehr stolz sind. Wir sind wie eine Familie, die sich zu Höchstleistungen pusht und aufeinander achtet."

Offenbar eine besonders gastfreundliche Familie. Das zeigt sich auf dem Areal jenseits des Werkzauns. Der Arbeitsplatz von Beke Dubbels. Sie ist im Werk für Naturschutz und Umweltbelange zuständig. Da, wo 100 Jahre lang ein Truppenübungsplatz war, grasen heute Auerochsen und englische Exmoor-Ponys, leben Fasan, Schwarzmilan, Amphibien, Feldhasen, Rehe, Fledermäuse und 50 Bienenvölker. Das weitgehend naturbelassene Gelände umfasst 132 Hektar Land. „Die Natur ist Vorbild für uns", sagt Dubbels: „Die Stärke liegt in der Vielfalt. Ein in sich funktionierendes Ökosystem, in dem jeder seinen Platz hat."

11 HANDLUNGSFELDER

1 **Umwelt-Compliance**
2 **Architektur und Wahrnehmung**
3 **Planung**
4 **Digitalisierung**
5 **Wasser**
6 **Energie und CO_2**
7 **Material**
8 **Boden**
9 **Biodiversität**
10 **Schadstoffe**
11 **Mobilität**

ZUR VISION ZERO IMPACT FACTORY

911

Eine Ikone.
Zwei Extreme.

LINKS **Erstes serienmäßiges Offroad-Modell der Baureihe: 911 Dakar**

RECHTS **Konsequent auf Performance ausgelegt: 911 GT3 RS**

Die ewige Jugend.
Ein Ziel, dem Menschen seit Jahrtausenden nacheifern.
In der Automobilwelt ist sie Wirklichkeit geworden.

Der 911 ist zeitlos, dabei stets jung und attraktiv. Das liegt zum einen an den starken Genen des Ur-Elfers von 1963. Zum anderen wurzelt das ungebrochene Momentum der Ikone 911 in einem Portfoliomanagement, das immer neue Wesenszüge freilegt. „Mit den 911-Derivaten bespielen wir die verschiedensten Lebenswelten“, sagt Entwicklungsvorstand Michael Steiner. „Unsere jüngsten Protagonisten heißen GT3 RS und Dakar. Kreativität und Können in Entwicklung und Baureihe sichern Einzigartigkeit und Begehrlichkeit unserer Marke.“

Ein 911 verschwindet in einem Schweif aus Staub. Am Steuer sitzt Achim Lamparter. Er fährt souverän die 40 Meter hohe Big Red hinauf. „Da kommt ihr nie hoch.“ Die Sprüche der Kollegen aus der Baureihe Cayenne hat er dabei noch im Ohr – immerhin ist Big Red die größte aller Sanddünen der Vereinigten Arabischen Emirate. Doch Lamparter ist hart am Pedal, steuert gekonnt das Volant – er fährt spielerisch rauf und wieder runter. Sein 911 Dakar ist der erste serienmäßige Offroad-911 – und Fahrwerkspezialist Lamparter sein Gesamtprojektleiter: „Wir wollten erstklassige Fahreigenschaften auch für extreme Pisten, an die man beim Elfer bisher noch nicht einmal gedacht hat.“ Deshalb testen die Porsche-Experten in extremen Lagen und unter extremen Bedingungen. Immer den Kunden im Blick.

Dreieinhalb Jahre dauerte die Entwicklung des 911 Dakar. Die Seele des Offroad-Elfers liegt im Fahrwerk. Im Liftmodus addiert sich die maximale Bodenfreiheit auf 191 Millimeter und damit acht Zentimeter mehr als beim Sportfahrwerk des 911 Carrera. Das Ganze ist ausgelegt auf bis zu 170 km/h.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.

911 (1963)

Der Ur-Elfer: 1963 als 901 vorgestellt, wird das Coupé ab 1964 als 911 zur Ikone.

911 Targa (1965)

Das erste Sicherheitscabriolet der Welt: Der Targa-Bügel bleibt stehen und erlangt Kultstatus.

911 Carrera RS 2.7 (1972)

Hochleistungssportwagen als Verkaufsschlager: Statt 500 werden 1.525 Exemplare produziert.

911 SC Cabriolet (1982)

Innovatives Verdeck: Das Dach des ersten 911-Cabriolets ist besonders formstabil und geräuscharm.

911 Carrera 4 (1988)

Der erste Allrad-Elfer: Zu den Highlights gehören der neue 3,6-Liter-Motor und eine aerodynamisch optimierte Karosserie.

Souveräne Fahrleistungen auf allen Untergründen: der 911 Dakar

Kreativität und Können in Entwicklung und Baureihe sichern die Einzigartigkeit und Begehrlichkeit unserer Marke.

Michael Steiner, Entwicklungsvorstand

Für Robustheit sorgen mit Edelstahl verstärkte Bug- und Heckteile sowie Seitenschweller, rote Bergeösen aus geschmiedetem Aluminium, geschützte Querlenker und spezifische Federbeine. Fünf Fahrprogramme stehen zur Verfügung – neu sind der hecklastig ausgelegte Modus Rallye für spielerische Drifts auf Schotter sowie Offroad für maximale Traktion auf Sand- und Kletterpassagen. All-Terrain-Reifen als Teil der Serienausstattung sorgen auch bei widrigen Bedingungen für die nötige Traktion. Den schnellen Antritt auf Schotter garantiert eine speziell applizierte Rallye Launch Control.

Ein Teil der auf 2.500 Fahrzeuge limitierten Auflage wird im Rallye-Designpaket ausgeliefert. Der Look ist eine Hommage an den Porsche 953, Sieger der Rallye Paris-Dakar 1984, und dessen Nachfolger 959. Beide fuhren in der berühmten Rothmans-Lackierung. Die weiß-blaue Bi-Color-Lackierung zieren goldene und rote Folienapplikationen. Optional über Porsche Tequipment erhältlich ist auch ein Dachkorb mit LED-Lightbar für Klappspaten, Wasser- und Benzinkanister, Sandbleche und besonders robustes Gepäck.

6:49,328 Minuten: Eine Spitzenzeit auf der Nordschleife

Diese Ausstattung benötigt Jörg Bergmeister in seinem 911 am Nürburgring nicht. Der Porsche-Pilot absolviert die 20,8 Kilometer der Nordschleife in 6:49,328 Minuten. Eine Spitzenzeit für ein Serienfahrzeug. Bergmeister fährt sie mit dem neuen GT3 RS. Neben seinem 386 kW (525 PS) starken Hochdrehzahl-Saugmotor und dem intelligenten Leichtbau ist es vor allem das Kühl- und Aerodynamikkonzept, das pure Rennsporttechnologie auf die Straße transferiert. Statt eines Kofferraums sitzt vorne beim 911 GT3 RS ein Mittenkühler. Er senkt das Gewicht und schafft Bauraum für seitliche Flügelmodule. Passend dazu kommt am Heck der bis dato größte Heckflügel aller Porsche GT-Straßenfahrzeuge zum Einsatz. Dieser wird stufenlos entsprechend den Flaps an der Front verstellt. Für Abtriebswerte auf dem Niveau reinrassiger Rennfahrzeuge. Erstmals realisiert Porsche beim GT3 RS auch ein Drag Reduction System (DRS).
Wie in der Formel 1 kann der Flügel auf Knopfdruck vom Fahrer flach gestellt werden, um auf der Geraden maximale Geschwindigkeiten verwirklichen zu können.

Aerodynamik des 911 GT3 RS: Rennsporttechnologie für die Straße

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428–432.

Auf seltene Fahrzeuge wie den 911 Dakar und den 911 GT3 RS hat sich die Produktion in Zuffenhausen eingestellt. Hier entstehen alle zweitürigen Sportwagen von Porsche auf einer Fertigungslinie. Ob 718 Boxster und 718 Cayman mit Mittelmotor oder sämtliche 911-Varianten: Coupé, Cabriolet, Targa und Rennfahrzeuge. Mit Heck- und Allradantrieb, in verschiedenen Länderausstattungen und individuell konfiguriert bis zu handgenähten Leder-Türtafeln und Cockpitausstattungen aus der werkseigenen Sattlerei. Ein erstaunlicher Drang zur Perfektion macht es möglich, dass sich hier trotz aller Komplexität Unikat an Unikat reiht.

Beispiel 911 Dakar: Für seinen Bi-Color-Look wird der Wagen zunächst weiß lackiert und dann in eine Sonderlinie ausgesteuert. Die Karosse wird händisch angeraut, ihr oberer Teil mit Folien und Klebeband maskiert, der untere per Spritzpistole in Enzianblau lackiert. Anschließend fährt der 911 Dakar zweimal durch die Hauptlinie für die Klarlack-Lackierung, dazwischen wird wieder geschliffen. „So brechen wir vor dem dritten Durchlauf die Kante zwischen Blau und Weiß, damit sie später unter dem goldenen Streifen nicht erhaben ist“, erklärt Martin Krieger. Der 42-Jährige verantwortet Sonderfahrzeuge und Individuallackierungen als Prozessplaner in der Lackiererei. Erst danach kommt der Offroader zurück in die normale Linie. Später in der Montage erfordern die aktive Liftanlage mit Pumpe und Leitungen ebenso besondere Maßnahmen wie die längeren Federbeine bei der Hochzeit von Karosse und Chassis.

„Noch deutlich komplexer ist für uns der 911 GT3 RS“, sagt Andreas Mattes. Der 40-Jährige ist Leiter Planung Montage. Der neue straßenzugelassene Sportler ist das erste Serienfahrzeug mit CFK-Tür. Sie ist einer der Gründe, warum der GT3 RS normale Fertigungsstationen verlassen muss. Auch der Kohlefaserkäfig, das Einkühlerkonzept sowie die opulenten Aerodynamikanbauteile verändern die Aufbaureihenfolge.

911 Turbo (1995)
Kraftpaket als Klassenprimus: dank fortschrittlichem Abgaskontrollsystem seinerzeit eines der emissionsärmsten Serienfahrzeuge der Welt.

911 GT3 RS (2003)
Purist für maximale Performance: konsequenter Leichtbau und keine elektronischen Fahrhilfen.

911 Sport Classic (2009)
Sonderserie für Enthusiasten: Binnen 48 Stunden finden alle 250 Exemplare einen Käufer.

911 Targa 4 (2014)
Moderner Klassiker: Per Knopfdruck öffnet und schließt sich das neue Dachsystem in spektakulärer Entfaltung.

911 GT3 Touring (2018)
Wolf im Schafspelz: Optisch zähmt das Touringpaket den GT3. Im Herzen bleibt er Rennsportler.

OBEN **Nüstern auf der Fronthaube: 911 GT3 RS mit Luftauslass für den Mittenkühler**

UNTEN **Heckflügel am 911 GT3 RS: größer als bei allen bisherigen Porsche GT-Straßenfahrzeugen**

LINKS **Ungewohntes Terrain: 911 Dakar als Hommage an den Porsche 953**

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.

„Trotz aller Besonderheiten“, betont Mattes, „haben wir den 911 Dakar und den 911 GT3 RS effizient, homogen und qualitativ abgesichert in unsere Fertigungslinie integriert.“

Der Regisseur und das Timing

Frank-Steffen Walliser ist bei Porsche der Herr der Matrix. Als Leiter Gesamtfahrzeug-Architektur und -Eigenschaften ist er in der Entwicklung für ein konsistentes Prämissen-Set und daraus abgeleitet die Gesamtkonzeption zukünftiger Porsche-Fahrzeuge verantwortlich. Umgesetzt werden diese Konzepte bei Porsche dann in der bewährten Baureihenorganisation. Ein Ansatz, der unter dem Begriff Systems Engineering firmiert.

Walliser war Praktikant, Diplomand und Doktorand bei Porsche, verantwortete danach den Supersportwagen 918 Spyder, den GT-Rennsport und die Baureihen 911 und 718. „In den Achtzigerjahren waren besondere 911-Modelle noch primär rennsportgetrieben“, erzählt der 53-Jährige. „So entstanden der 935/78 Moby Dick oder die Elfer für die Rallye Paris-Dakar. Es ging darum, neue Technologien zu etablieren – etwa Turboaufladung und Allradantrieb.“

Heute verortet Walliser alle Plattformen nebst den darauf aufsetzenden Fahrzeugkonzepten in seiner Matrix. In den Kategorien Allrounder, Sportler und Puristen bietet sie Rubriken

LINKS **Spitzenzeit für den 911 GT3 RS: 6:49,328 Minuten für die Nordschleife**

RECHTS **Limitierte Stückzahl: Porsche plant 2.500 Einheiten des 911 Dakar**

für Bedarfe, Wünsche und Träume. Diese zu wecken, ist Teil der Aufgabe und mündet in Extremen, die sich kaum jemand vorstellen kann.

„Die Ecken austanzen“, nennt Walliser die kreative Kompromisslosigkeit, in der wie beim 911 GT3 RS „jede Karosserievertiefung, jeder Luftauslass und auch die Finne auf dem Dach Performance liefern.“

Welches Derivat ins Portfolio passt, ist die eine Frage. Die andere lautet: Wann passt es am besten? Der 911 schreibt sein eigenes Drehbuch, hält sich nicht an typische Absatzzyklen. Branchenüblich ist ein steiler Anstieg ab Markteinführung, gefolgt von schrumpfender Begehrlichkeit und einem Facelift für den zweiten Volumenhöhepunkt, ehe ein Nachfolger fällig wird. „Wenn wir eine neue Generation vorstellen, reagiert die in ihren derzeitigen Elfer verliebte Community teilweise skeptisch – und kauft erst recht das alte Modell“, sagt Walliser: „Zwei Jahre später sind dann alle das neue gefahren, haben seine Vorzüge erkannt und bestellen.“ Dann ist die Zeit reif für die ersten Ableitungen: Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GTS, T, Targa – Neuigkeiten alle sechs bis acht Monate.

Portfoliomanagement durch Excitement. Die eigene Heritage wirkt als sportliches Anti-Aging-Programm, der Hauptdarsteller bleibt jung. Auf ewig.

Einzig ARTig

Porsche erfüllt Träume. Mit faszinierenden Sportwagen, die Kunden und Fans weltweit begeistern. Menschen, die Teil einer Gemeinschaft sein wollen. Speziell für junge Zielgruppen schafft die Marke außergewöhnliche Erlebnisse. Eine Reise von Miami bis nach Tel Aviv.

Der Anblick ist vertraut: Ein kleines Kind liegt auf dem Fußboden, die Beine angewinkelt. In der linken Hand hält es ein Spielzeugauto, das gleich mit Schwung auf die Reise durch das Kinderzimmer geschickt wird. Eine Verbindung zwischen Kind und Auto, die sich fortschreiben lässt: In ein paar Jahren werden es vermutlich ferngesteuerte Autos sein, im Alter von 18 Jahren dann das erste eigene Fahrzeug. Und später womöglich der Sportwagen, agil und schnittig, prestigeträchtiger Ausdruck der eigenen Persönlichkeit. Ein Prozess, wie er im Lehrbuch klassischer Markenpsychologie stehen könnte.

„Dream Big." – Porsche 911 als Teil einer Skulptur von Chris Labrooy

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.

Das bekannte Bild aus dem Kinderzimmer greift Porsche auf. Auch an der Uferpromenade vor dem Pérez Art Museum in Miami können Besucher wie Passanten eine solche Situation beobachten: eine Person auf sandigem Boden. Sie hat die Beine angewinkelt, scheint mit einem Auto zu spielen. Nur die Proportionen wollen nicht recht zur Umgebung passen: Der weiße 911 ist ein echtes Fahrzeug, das vermeintliche Kind eine überdimensionale Skulptur aus Stahlstreben und Glasfasern. 12 Meter lang und 3,5 Meter hoch. Leuchtend gelb und mit Sturzhelm. Eine Installation während der Art Basel in Miami. Inszeniert vom schottischen Künstler Chris Labrooy.

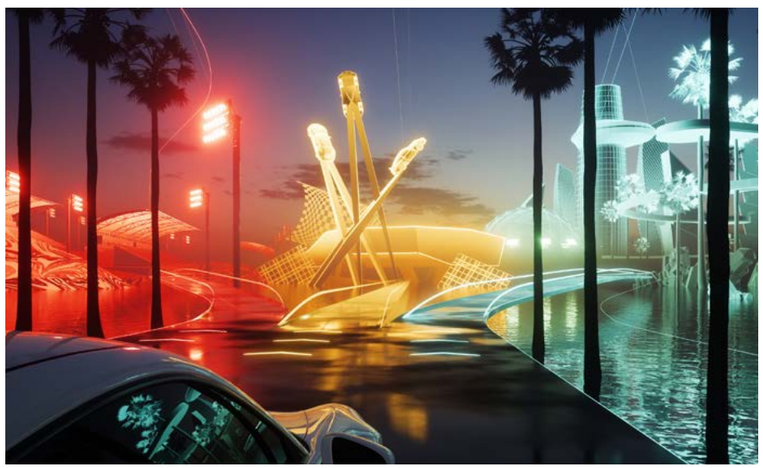
Labrooy hat seine Installation aus gutem Grund „Dream Big." getauft. Er selbst ist von Kindesbeinen an von Autos begeistert und passionierter Porsche-Sammler. „Kaum ein anderes Objekt weckt bei mir so instinktiv Kindheitsträume. Ich wollte ein Stück bunte und fröhliche Kunst schaffen, das Menschen direkt anspricht", sagt Labrooy. Er ist vor allem für seine täuschend echten digitalen Installationen bekannt, die Fahrzeuge an ungewöhnlichen Orten platziert. Was er sonst am Computer erzeugt, war diesmal in Miami als ein Spiel mit Dimensionen und Assoziationen physisch greif- und erfahrbar. „Mir ist wichtig, dass sich die digitale und physische Welt berühren", erklärt der Künstler.

Die Szenerie zeigt anschaulich, wie sich die Herausforderungen für moderne Luxusmarken verändern. „Porsche ist mehr als ein Produkt", erklärt Detlev von Platen, Vorstand für Vertrieb und Marketing bei der Porsche AG. „Die Kraft der Marke zeichnet sich auch dadurch aus, dass Kunden Teil einer Gemeinschaft werden. Besonders gut lässt sich das durch einmalige Erlebnisse und kreative Events transportieren." Porsche entwickelt deshalb neuartige Angebote an der Schnittstelle von analoger und digitaler Welt mit dem Ziel, neue und jüngere Zielgruppen anzusprechen. Diese reichen von farbenfrohen Installationen über sorgsam kuratierte Veranstaltungen in Hochburgen der globalen Creative Community bis hin zu virtuell designten NFT-Unikaten.

Mir ist wichtig, dass sich die digitale und physische Welt berühren.

Chris Labrooy, schottischer Künstler

Tel Aviv Ballroom: Mischung aus Tanz, Drag-Performing und Modeling



Kreative Reise im Web3: NFT-Besitzer als Teil einer Porsche-Community

„Millennials werden bis 2025 für die Hälfte des Luxuskonsums weltweit verantwortlich sein", sagt Fernando Fastoso. Der Professor für Brand Management an der Hochschule Pforzheim beschäftigt sich intensiv mit den Ansprüchen neuer Zielgruppen. Er ist überzeugt davon, dass 30 Prozent aller globalen Luxusumsätze im Jahr 2025 über Online-Kanäle laufen werden: „Damit das gelingt, müssen Luxusfirmen die Customer Journey über alle Kanäle spielen und die digitalen mit den nicht digitalen Touchpoints kombinieren."

Dieser Ansatz deckt sich mit dem Anspruch von Porsche, einer Marke, die dieses Jahr ihr 75-jähriges Bestehen feiert und zugleich für Pioniergeist und Innovationskraft steht. Nicht zuletzt, weil die Grenzen zwischen analogen Objekten und digitalen, virtuellen Erfahrungen vor allem für die jüngere Generation immer mehr verschwimmen. Die Kunstinstallation in Miami ist gleichzeitig der Startpunkt für virtuelle Fahrzeuge in Form sogenannter Non-Fungible Tokens, kurz NFTs. Diese nicht austauschbaren digitalen Wertmarken bieten Fans wie Sammlern die Chance, ihren weißen 911 virtuell nach eigenem Gusto zu beeinflussen und mitzugestalten. Auf dieser kreativen Reise im Web3 entsteht eine limitierte Kollektion. „Der technikaffinen Zielgruppe ist es wichtig, Teil einer dynamischen Community zu sein. Auch dafür steht die Marke Porsche von jeher; das schafft eine enge Verbindung mit Menschen auf der ganzen Welt", erklärt Robert Ader, Marketingleiter der Porsche AG.

Porsche 953 im Spiegelbild der Zukunft: Installation von Gal Vardi

Luxus ist per Definition exklusiv.

Fernando Fastoso, Hochschule Pforzheim

Aus der digitalen Welt nach Tel Aviv, mitten ins Zentrum einer pulsierenden Stadt: Mit dem Projekt SCOPES will Porsche kreative Köpfe und Vordenker rund um den Erdball zusammenbringen. Eine Serie urbaner Festivals mit Blick auf eine neue Zielgruppe. „Wir wählen bewusst ikonische Orte aus, an denen sich die unterschiedlichsten Communitys mischen und Verbindungen über das reine Event hinaus entstehen", sagt Ader: „Damit schaffen wir eine weltweite Gemeinschaft von Kreativen, die unsere Marke durch den Austausch mit positiven Erlebnissen assoziieren."

In Tel Aviv lockt dieses Konzept über fünf Tage hinweg Tausende von Gästen an. In einem historischen Innenhof erleben sie eine Reise, die durch analoge und digitale Performances führt. Eine Klangskulptur auf einer Metallkonstruktion von Eliran Dahan. Ein Spiegelwald, in dem Gal Vardi mit dem Porsche 953 den legendären Sieger der Rallye Paris-Dakar von 1984 verborgen hat. Oder Assaf Reeb, der den virtuellen Selbstausdruck durch Avatare erforscht.

„Luxus ist per Definition exklusiv", erklärt Fastoso. Der Hochschulprofessor ist davon überzeugt, dass nicht nur in der realen Welt ein Nutzen in Form von Selbstausdruck und Status entsteht: „Die Wahrnehmung von Exklusivität kann man auch über digitale Produkte erzeugen. Man besitzt sie nicht nur, sondern kann sie in virtuellen Räumen auch öffentlich konsumieren." Neue Welten, die nicht zuletzt an alte Kindheitsträume appellieren.

Traum

Start

Ich musste es tun.
Sonst hätte ich nie gewusst,
ob es funktioniert. Nur aus
Erfahrung entsteht Fortschritt.

2018

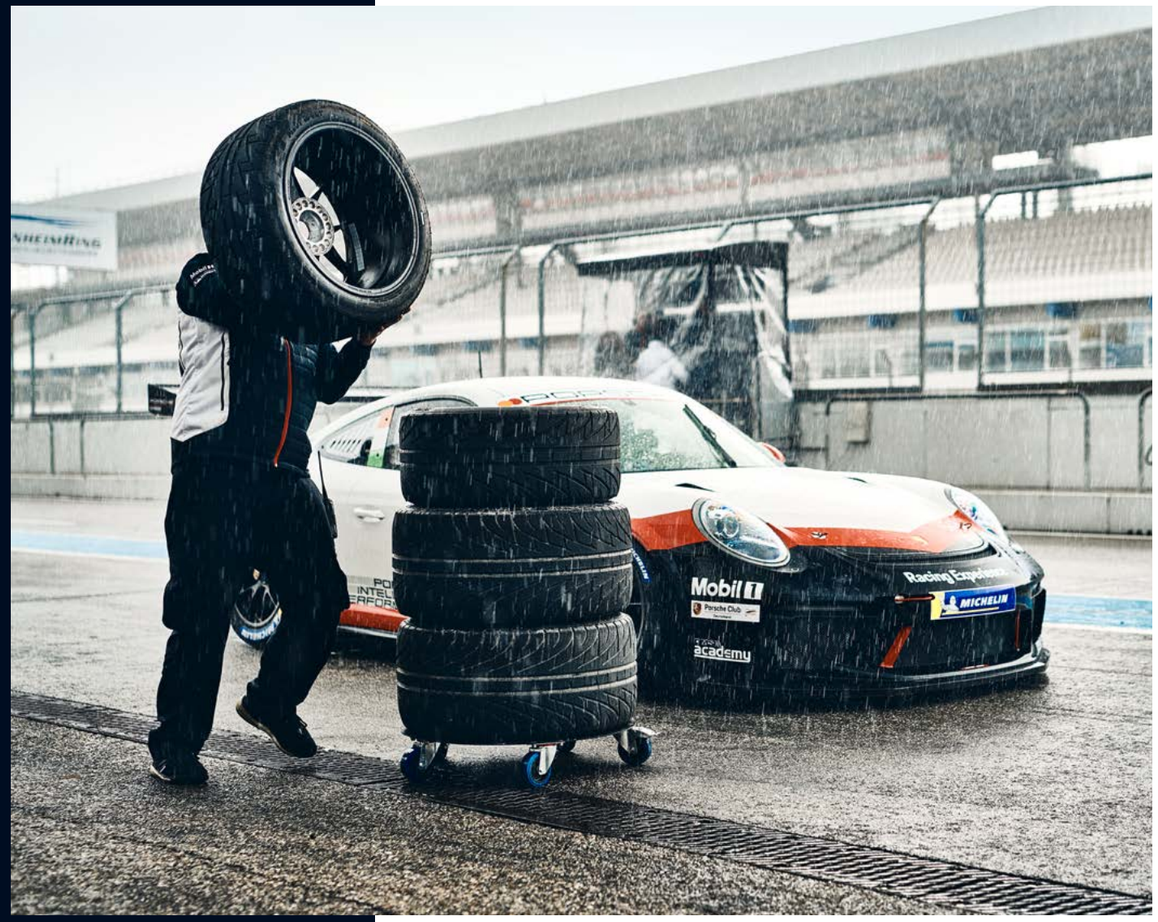
Ein großer Schauspieler hegt einen großen Traum: Michael Fassbender will nach Le Mans. Im härtesten 24-Stunden-Rennen der Welt bestehen. Zusammen mit Porsche entsteht aus dem Traum eine Idee, wächst ein Plan, reift ein Team, werden vier Jahre harte Arbeit. Schonungslos offen und selbstkritisch dokumentiert in der YouTube-Serie Road to Le Mans. Rund 80 Millionen Views. „Endloses Planen bringt dich nicht weiter", sagt Fassbender. „Ich musste es tun. Sonst hätte ich nie gewusst, ob es funktioniert. Nur aus Erfahrung entsteht Fortschritt."

Ein elektrisierender Anruf im Frühjahr: Ob Fassbender den Porsche 919 Hybrid Evo testen wolle. Das Weltrekordauto, weiterentwickelt aus dem dreimaligen Le-Mans-Siegerwagen 919 Hybrid. „What? Ich war aufgewühlt", erinnert sich der Hollywoodstar mit damals noch überschaubarer Rennerfahrung. „Im spanischen Aragón umfing mich die Enge des Cockpits. Mein Herz raste. Dieses Raumschiff verschlang mich komplett – physisch, mental und emotional."

Ein erstes Momentum. Fassbender will mehr. Nach dem 919-Abenteuer beginnt das Ausbildungsprogramm: Auf die Porsche Track Experience folgen Level 1 und Level 2 der Porsche Racing Experience; 2019 seine Teilnahme an den sechs Rennwochenenden des Porsche Sports Cup Deutschland. Ab sofort ist Fassbenders Lernkurve gläsern – nicht nur für seine Renningenieure, sondern auch für das Publikum auf YouTube.

Nach Le Mans in nur vier Jahren: Wir wollten zeigen, wie steinig der Weg wirklich ist.

Crew der ersten Stunde: Michael Fassbender mit Projektleiter Sebastian Borowski (links) und Instruktor Felipe Fernández Laser



Boxenstopp auf Regenreifen: 911 GT3 Cup beim Porsche Sports Cup Deutschland 2019 am Hockenheimring

2019

Der Deutsch-Ire gewährt kaum Einblicke in Privates. Im Gegensatz zu Kollegen interessiert sich dieser Schauspieler nicht für Social Media. „Ich möchte, dass die Menschen die Charaktere wahrnehmen, die ich darstelle. Je weniger sie über mich wissen, desto tiefer können sie in die Filme eintauchen." Aber Fassbender macht eine Ausnahme. In Road to Le Mans spielt er hier nicht. Er ist, was er ist, gibt viel von sich preis: Frustration, Freude, Fehleranalysen in gnadenloser Nahaufnahme. „Ich fand es nicht schön, in Niederlagen gefilmt zu werden", gibt er zu. „Aber Ehrlichkeit war der einzige Weg – für uns als Team, für meine Entwicklung und für das Verständnis der Zuschauer. Unsere Crew wuchs zusammen. Aus meinem Traum wurde ein gemeinsamer. Nach Le Mans in nur vier Jahren: Wir wollten zeigen, wie steinig der Weg wirklich ist."

Schon die Episoden der Saison 2019 offenbaren Erfolg und Misserfolg in dichter Folge. Fassbender kann die Analyse der einzelnen Rennen auch Jahre später detailliert abrufen. Wenn er Tiefpunkte rekapituliert, zoomt sich sein Gedächtnis geradezu forensisch an Wunden heran. Schonungslose Selbstkritik.

Ich spürte, dass ich eins wurde mit dieser Dynamik. Mich faszinierte die Eleganz von perfekten Linien in Kurven.

2020

Der große Sprung in die European Le Mans Series (ELMS): Jetzt steuert Fassbender statt des Porsche 911 GT3 Cup den rund 510 PS starken 911 RSR. Der Deutsche Felipe Fernández Laser wird Teamkollege bei Proton Competition, bislang sein Instruktor. Als Dritter im Bunde kommt Richard Lietz an Bord. Der Werksfahrer hat bereits dreimal seine Klasse in Le Mans gewonnen. Ein ruhiger Routinier und Lehrmeister. „Ich hatte sofort Respekt vor Michael. Der Schritt in die ELMS war für ihn wie ein Studium ohne Abitur", sagt der Österreicher. „Die 4-Stunden-Rennen sind hart. Aber um ihn seriös auf Le Mans 2022 vorzubereiten, musste er jetzt in den RSR und Erfahrung im Feld mit schnelleren Prototypen sammeln."

Porsche treibt das Wunschprojekt voran, organisiert Testfahrten, ermöglicht einen Gaststart im Porsche Mobil 1 Supercup. Fassbender trainiert am Simulator und auf der Kartbahn, stählt seinen Körper und kämpft: „Es prasselten so viele Informationen auf mich ein. Ständig beobachtete ich mich, ob ich alles richtig mache. Das kostete Präsenz beim Fahren. Als ich das erste Mal vor der Kamera stand, war ich ähnlich unsicher. Und nur, weil ich das schon seit meinem 17. Lebensjahr mache, beherrsche ich diese Herausforderungen. 10.000 Stunden sind das Minimum, um egal was tatsächlich zu können. So viel Zeit hatten wir nicht. Ich musste schneller lernen."

OBEN **Schritt in die European Le Mans Series: Michael Fassbender mit dem 911 RSR in Spa-Francorchamps**

UNTEN **Fassbenders neues Team: Fahrerwechsel zwischen Richard Lietz und Felipe Fernández Laser im 911 RSR**

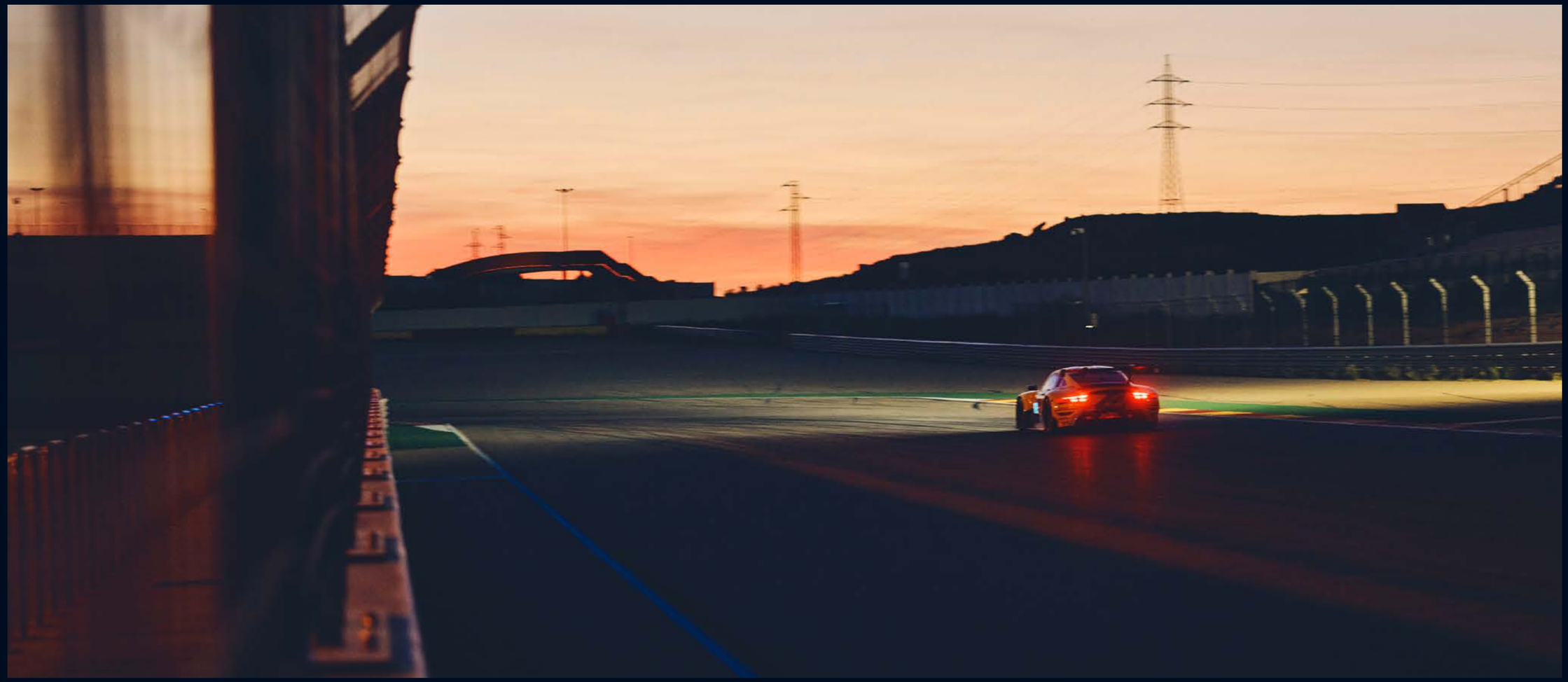
Nach einem positiven Saisonauftakt folgt im dritten ELMS-Lauf ein herber Rückschlag. Fassbender kennt den Circuit Paul Ricard, fühlt sich wohl. Zum ersten Mal übernimmt er das Qualifying, weil Laser und Lietz am Samstag einen Einsatz am Nürburgring haben. „Wenn mir eine Strecke vertraut ist, bin ich gut. Aber das kann in zu viel Selbstvertrauen umschlagen. Bei unbeständigem Wetter wählten wir Slicks. Nach einem Überholmanöver geriet ich auf einen glatten Randstein und reagierte zu langsam. Der Einschlag war so heftig, dass das Wochenende gelaufen war." Seine telefonische Beichte bei den Kollegen am Nürburgring ist online mitzuerleben und der heftige Unfall im Vorspann der Episoden immer wieder zu sehen. „Angst, mich zu verletzen, hatte ich nie. Das war schon mit 14 im Kart so."

Beflügelt von der Motorsportbegeisterung des irischen Großvaters und der Autoleidenschaft seines deutschen Vaters gibt es seltene Ausflüge zu einer Kartbahn. „Ich spürte, dass ich eins wurde mit dieser Dynamik. Mich faszinierte die Eleganz von perfekten Linien in Kurven. Seither träumte ich davon, Rennfahrer zu werden."

Volle Konzentration in der Informationsflut: Michael Fassbender im 911 RSR ELMS

2021

Fassbenders Lernkurve verläuft auch in der zweiten ELMS-Saison steil. Der Umstieg vom RSR des Modelljahres 2017 auf jenen von 2019 sowie eine neue Reifenspezifikation sind zusätzliche Herausforderungen. „Wenn Fehler passierten, verstand ich jetzt die Ereignisketten. Es ging darum, in Sekundenbruchteilen die richtigen Entscheidungen ableiten zu können." Zum Finale in Portimão ist er gut vorbereitet. „Ich liebe diese Strecke! Weil wir in Lissabon leben, ist das praktisch mein Heimrennen. Höhenunterschiede machen den Kurs physisch sehr anstrengend. Aber ich fand einen guten Rhythmus, konnte Zweikämpfe gewinnen und habe meinen Anderthalb-Stunden-Stint geschafft. Unsere Rennstrategie ging auf, Richard übernahm zwischenzeitlich sogar die Führung. Am Ende wurden wir Zweiter. Endlich das ersehnte Podium – es hat sich angefühlt wie ein Sieg und ich war unbeschreiblich glücklich für das Team."



OBEN **Kampf mit der Dunkelheit: 911 RSR beim letzten Nachttest vor Le Mans im spanischen Aragón**

UNTEN **Berührt von der Magie des Ortes: Michael Fassbender in der Startaufstellung beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 2022**

2022

Im Winter 2021/2022 dreht Michael Fassbender nach drei Jahren Pause erstmals wieder. Die Hauptrolle in David Finchers The Killer bedeutet, dass er fünf Monate nicht testet. Trotzdem beginnt die Saison dort, wo die vorherige aufgehört hat: auf dem Podium – diesmal Platz drei auf dem Circuit Paul Ricard. Im Juni dann endlich das 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Der Australier Matt Campbell und Zacharie Robichon aus Kanada sind die neuen Teamkollegen.

„Der Test lief gut. Aber am Mittwoch, dem ersten Trainings- und Qualifyingtag, hatten wir ein Problem mit Vibrationen und dem Einlenkverhalten des Autos. Matt und das Team arbeiteten daran – ich verlor Trainingszeit und stieg erst zum Qualifying wieder ins Auto. Jetzt kämpften alle Profis um Rundenzeiten. Es war nervenzerreißend. Ich bremste die erste Schikane einen Tick zu spät an und konnte den Einschlag nicht mehr verhindern. Das Chassis war hinüber. Im Abschleppwagen wusste ich nicht, wie ich den Mechanikern unter die Augen treten sollte, sah die Menschen, die mich fotografierten, dachte an die Berichterstattung. Dumme Gedanken, die nur Bedeutung erlangten, weil ich sie zuließ. Richard und andere Profis kamen, um mich aufzurichten. Aber ich saß in einem Dampfkochtopf mit selbst gemachtem Druck. 244.000 Zuschauer, die kathedralenhafte Magie des Ortes. Le Mans lässt einem keine Zeit, einen Reset-Knopf zu drücken, kann einen wie eine Boa Constrictor verschlingen."

Am Samstagnachmittag verläuft sein erster Stint im Rennen reibungslos. Viele Amateure meiden die Nacht, aber Fassbender will Le Mans als Ganzes erleben. „Es war wunderbar, bis mich eingangs Indianapolis ein anderes GT-Fahrzeug traf. Wie in Zeitlupe flog ich gegen in der Dunkelheit unsichtbare Reifenstapel. Die Mechaniker leisteten Unglaubliches. Danach hatten wir nichts mehr zu verlieren. Ich wurde schneller, landete aber noch einmal neben der Strecke. Immerhin kamen wir ins Ziel. Doch wirklich freuen konnte ich mich nur für Richard. Dieser großartige Mensch hat beim letzten Werkseinsatz des RSR seinen vierten Le-Mans-Sieg geholt. Ich selbst brauchte Monate für die Aufarbeitung der Ereignisse."

Der Blick zurück. „Einen Porsche-Rennwagen zu bewegen, ihn auf der perfekten Linie durch eine Kurve zu steuern, mit ihm zu verschmelzen und in einen Flow zu kommen – das ist das beste Gefühl der Welt! Danach bin ich süchtig." Der Mann, der sonst in fremde Rollen schlüpft, ist plötzlich ganz bei sich: „Ich empfinde eine tiefe Dankbarkeit für das Privileg, all das erlebt zu haben. Mit jeder Erfahrung haben wir uns gemeinsam weiterentwickelt. Das Gelernte ist jetzt ein Teil von mir. Porsche hat Wort gehalten und meinen Traum wahr werden lassen – ohne Wenn und Aber."

AN UNSERE AKTIONÄRE

911 GT3 RS

52 BRIEF DES VORSTANDS

53 MITGLIEDER DES VORSTANDS

62 PORSCHE AM KAPITALMARKT

64 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

71 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428– 432.

BRIEF DES VORSTANDS

Sehr geehrte Damen und Herren,

Porsche ist aus einem Traum entstanden. Das Auto, von dem er träumte, konnte Ferry Porsche nicht finden. Also baute er es selbst. Er machte seinen Traum wahr – und legte damit den Grundstein für eine einzigartige Geschichte.

Seit jeher sind Träume unser Antrieb. Wir sind stolz auf unsere Tradition. Wir verbinden sie mit unserem Pioniergeist, mit Innovation und Fortschritt – und übertragen sie in die Zukunft. So fügen wir der einzigartigen Porsche-Geschichte immer wieder neue große und bedeutende Momente hinzu.

Mit dem erfolgreichen Börsengang hat für uns im Jahr 2022 eine neue Ära begonnen. Die weltweit viel beachtete Rückkehr an den Kapitalmarkt war eine starke Leistung des gesamten Porsche-Teams. Sie hat die Porsche AG wieder zu einem eigenständigen Unternehmen gemacht. Wir haben dadurch größeren Spielraum bekommen, um noch agiler und noch fokussierter an der Stärkung unserer Luxus-Positionierung zu arbeiten. Zugleich profitieren wir weiter von den Synergien innerhalb des Volkswagen Konzerns. Es ist das Beste aus zwei Welten, eine aus unserer Sicht einzigartige Konstellation in der Automobilindustrie. Und das wollen wir nutzen.

Porsche steht für modernen Luxus. Wir definieren den Begriff neu. Wir wollen Luxus konsequent mit Nachhaltigkeit und sozialem Engagement verbinden. Unseren Erfolg verstehen wir seit jeher auch als Verpflichtung. Deshalb übernehmen wir Verantwortung, für die großartigen Menschen bei Porsche und für die Gesellschaft insgesamt. Wir stehen für unsere Werte ein, wir helfen, wo Hilfe benötigt wird. Wir wollen unseren Beitrag leisten zum Wohle künftiger Generationen und für eine bessere Zukunft.

Wir sehen, wie sich die Welt verändert – und auch die Vorstellung von Luxus. Das Bewusstsein für Nachhaltigkeit wächst, insbesondere bei jungen Menschen. Ebenso wächst der Wunsch nach stärkerer Individualisierung, Personalisierung und nach echten Erlebnissen – nach Momenten, die für immer in Erinnerung bleiben. Wir sagen: nach Porsche-Momenten.

Wir erkennen in diesem für uns attraktiven Umfeld viele Chancen und Potenziale. Und wir können aus einer starken Position heraus agieren. In einem herausfordernden Umfeld mit schweren geopolitischen Krisen und ihren wirtschaftlichen Folgen haben wir Porsche im Jahr 2022 erfolgreich an die Börse geführt. Zudem können wir erneut bemerkenswerte finanzielle Ergebnisse vorweisen.

309.884 Fahrzeuge haben wir im vergangenen Jahr an unsere Kunden weltweit ausgeliefert. Das sind trotz anhaltender Einschränkungen bei der Belieferung mit Bauteilen so viele wie nie zuvor. Das operative Ergebnis von 6,8 Mrd. € ist ebenfalls ein neuer Bestwert für Porsche. Und mit einer operativen Umsatzrendite von 18,0 % liegen wir am oberen Ende der Spanne, die wir für 2022 vorhergesagt hatten.

Das zeigt: Die Begeisterung unserer Kunden für die Marke Porsche ist ungebrochen. Und es zeigt auch: In einem volatilen und schwierigen Marktumfeld wirtschaften wir profitabel – dank Kostendisziplin und einem attraktiven Produktmix.

Unsere Strategie des modernen Luxus treiben wir weiter entschlossen voran. Dabei setzen wir uns ambitionierte Ziele. Langfristig streben wir eine operative Umsatzrendite für den Konzern von mehr als 20 % an. Zudem wollen wir 2030 mehr als 80 % unserer Neufahrzeuge als rein elektrische Modelle ausliefern und über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO_2-neutral sein.

Die Grundlage dafür ist das herausragende Engagement unseres gesamten Teams über alle Ressorts hinweg.

Der Star ist die Mannschaft, sagt man im Sport. Wir bei Porsche sehen das genauso. Und auch sonst gehen wir neue Herausforderungen stets sportlich an. Wir denken in Chancen. Auf Erfolgen ruhen wir uns nicht aus – wir bauen darauf auf. Wir verlieren auch mal – aber wir lernen daraus. Und was immer wir als Nächstes tun: Wir wollen es auf jeden Fall noch besser machen.

Seit jeher hilft uns dieser Anspruch, agil und erfolgreich zu bleiben. Mutig zu denken, Neues zu wagen, uns zu wandeln und immer wieder neu zu erfinden. In herausfordernden Zeiten und unter schwierigen Umständen starke Ergebnisse zu erzielen. Wir glauben: Das ist die beste Ausgangslage, um die Zukunft von Porsche weiter gemeinsam erfolgreich zu gestalten – eine Zukunft, in der Krise keine Ausnahme ist, sondern der Normalzustand.

Wir schauen stets nach vorn. Aber wir vergessen auch nie, woher wir kommen. So pflegen wir die Porsche-Tradition. Und so entwickeln wir uns weiter und bereiten den Weg für neue bedeutende Momente in unserer Geschichte. 2023 können wir „75 Jahre Porsche Sportwagen“ feiern. Wir freuen uns drauf. Und wir freuen uns, Sie dabei an unserer Seite zu haben.

Herzlichst

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

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428–432.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

Vor der Frankfurter Börse: Porsche-Vorstand (v. l. n. r.) mit Bulle und Taycan Turbo S

Dr. Michael Steiner
Forschung und Entwicklung

Lutz Meschke
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Finanzen und IT

Dr. Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender

Barbara Frenkel
Beschaffung

Albrecht Reimold
Produktion und Logistik

Andreas Haffner
Personal- und Sozialwesen

Detlev von Platen
Vertrieb und Marketing

Die gewonnene Eigenständigkeit von Porsche nach dem Börsengang eröffnet uns weitere unternehmerische Spielräume. Wir nutzen sie wirtschaftlich und erfüllen mit unseren Sportwagen die Träume unserer Kunden.

Dr. Oliver Blume, 2022

Der Mythos Porsche lebt und wird nie untergehen.

Dr. Wolfgang Porsche, 2009

Dr. Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender

Erfolg entsteht durch Teamwork – und konsequentes unternehmerisches Handeln. Dafür steht Porsche. Wir haben eine klare Strategie, die uns wie ein Kompass zielgerichtet den Weg in die Zukunft weist. Unser Paradebeispiel: der Taycan. Bereits 2015 haben wir die Elektromobilität bei Porsche eingeleitet und damit früher als andere. Nach dem Marktstart 2019 hat das Center of Automotive Management den Taycan 2020 zum innovativsten Fahrzeug weltweit gekürt. Unser erstes vollelektrisches Serienmodell ist strategisch wie operativ ein voller Erfolg. Das hat sich in den Folgejahren gezeigt: Der Taycan liegt auf unverändert hohem Auftragsniveau. Möglich werden solche Erfolge nur mit dem richtigen Team. Entscheidend sind bei Porsche Fairness und Leidenschaft. Jeder Einzelne ist mit Pioniergeist und Herzblut dabei. Dadurch sind wir Impulsgeber und können uns ehrgeizige Ziele setzen. Macan, Cayenne, 718. Porsche wird sein Angebot an rein elektrischen Modellen in den nächsten Jahren Schritt für Schritt ausbauen. Unser Ziel ist klar: 2030 sollen mehr als 80 % unserer neuen Fahrzeuge einen rein elektrischen Antrieb haben.

Lutz Meschke

Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Finanzen und IT

Porsche steht für herausragende Fahrzeuge – und für starke Profitabilität. 2022 haben wir trotz eines herausfordernden Marktumfelds eine operative Umsatzrendite von 18 % erreicht. Unsere hohe Profitabilität basiert auf drei Säulen: attraktiver Produktmix, starke Preisstrategie und schlanke Kostenstruktur. Auch im neuen Geschäftsjahr streben wir eine operative Umsatzrendite von 17 – 19 % an. Um diese Marge beneiden uns viele in der Branche. Aber darauf ruhen wir uns nicht aus. Deshalb entwickeln wir jetzt unser erfolgreiches „Ergebnisprogramm 2025“ weiter. Das ehrgeizige neue Projekt „Road to 20“ steht für unser langfristiges Ziel: eine Umsatzrendite von mindestens 20 %. Zwei Dinge haben wir dabei immer im Blick: Unsere Sportwagen sollen unsere Kunden mitreißen. Und unsere Profitabilität soll unsere Aktionäre begeistern.

Dr. Michael Steiner

Vorstand Forschung und Entwicklung

Porsche steht für Pioniergeist – und das seit fast 75 Jahren. Das E-Ressort beweist das nicht nur bei der Entwicklung neuer Autos und Technologien, sondern auch bei der Organisationsstruktur. Denn nur in einer gemäß den aktuellen Erfordernissen geordneten Struktur des Entwicklungsbereichs lassen sich schnell und effizient Fahrzeuge sowie Innovationen entwickeln und auf die Straße bringen. Unter dem Stichwort Systems Engineering haben wir im vergangenen Jahr die Struktur des E-Ressorts neu aufgesetzt. Sie orientiert sich nun an den Entwicklungsabläufen moderner Fahrzeug- und Elektronikarchitekturen und bietet durch ihren systembezogenen Ansatz mehr Flexibilität in der Zusammenarbeit etwa mit Energie-, Fahr-, Infotainment- und Connect-System. Die richtige Grundlage, damit Porsche seinem Anspruch als Pionier nachhaltiger Mobilität auch in Zukunft gerecht werden kann.

Albrecht Reimold

Vorstand Produktion und Logistik

„Wir verwirklichen Träume“ – das ist der Leitspruch der Porsche Produktion 4.0. Unser Anspruch ist es, weltweit der Maßstab für die Fertigung exklusiver Sportwagen zu sein. Wir stehen für hohe Qualität und Flexibilität, effiziente Prozesse, innovative Technologien und hoch qualifizierte Mitarbeiter. Mit der Smart Factory und der Digitale Produktionsplattform stellen wir die Weichen für die Zukunft der Automobilproduktion: smart, lean und green. Wir verfolgen die Vision einer „Zero Impact Factory“ – also einer Fabrik, die den ökologischen Fußabdruck stark reduziert. Auf diesem Weg haben wir bereits Meilensteine gesetzt: In Zuffenhausen und Leipzig werden die Fahrzeuge seit 2020 vollständig bilanziell CO_2-neutral gefertigt. Vorreiter war die Fabrik für den vollelektrischen Taycan – und das bereits seit 2019. Durch die Optimierung einer bestehenden Lackieranlage im vergangenen Jahr konnten am Standort Zuffenhausen über 850.000 kWh Wärmeenergie eingespart werden.

Barbara Frenkel

Vorständin Beschaffung

Die Beschaffung leistet einen wichtigen Wertbeitrag bei Porsche: Über unsere Lieferanten bringen wir Innovationen ins Unternehmen, gestalten das Produktportfolio mit, setzen Nachhaltigkeit aktiv um. Flexibilität ist dabei oberste Maxime. Denn vor allem die Transformation zur Elektromobilität verändert die Struktur unserer Zulieferer: Viele Partner kommen hinzu. Sie nutzen mit uns die Chance, die Mobilität der Zukunft aktiv zu gestalten. Auch wir gehen dabei neue Wege, bauen Wissen und Expertise auf. Daneben ist die Beschaffung immer mit der Bewältigung von Herausforderungen befasst. Im Vorjahr gab es einige davon: die Halbleiterknappheit, gestörte Lieferketten sowie der Konflikt in der Ukraine haben uns und unsere Partner stark beschäftigt. Doch jede Krise bietet auch Chancen. Deshalb prüfen wir, wie wir unsere Lieferketten weiter stabilisieren und noch robuster aufstellen können. Dazu gehören das Dual Sourcing bestimmter Teile, die Bevorratung wichtiger Komponenten und direkte Gespräche mit den Chipherstellern. Bei allem steht für die rund 700 Mitarbeiter des B-Ressorts eines im Mittelpunkt: Wir beschaffen Teile. Aus der Summe dieser Teile entstehen Fahrzeuge, die die Träume unserer Kunden erfüllen.

Detlev von Platen

Vorstand Vertrieb und Marketing

Porsche ist eine ikonische Marke. Im Vertrieb und Marketing verfolgen wir mit einem weltweiten Team den Anspruch, dieses Versprechen einzuhalten. Unser Ziel ist es, die Strahlkraft der Marke zu stärken, damit sie auch künftig relevant und begehrlich bleibt. Den Kern bilden exklusive und einzigartige Kundenerlebnisse. Dazu gehören ein nahtloser Übergang zwischen digitaler und analoger Welt ebenso wie ein modernes, globales Netz von Retail-Standorten und frische Erlebnisformate: auf der South by Southwest, im neuen Porsche Car Configurator oder mit Retail-Formaten wie dem Porsche Brand Store „Driven by Dreams" in Stuttgart. Mit Herzblut und vollem Engagement setzen wir uns dafür ein, unsere Kunden und Fans beim Erreichen ihrer Lebensträume zu unterstützen – und das in 128 Märkten mit 16 Tochtergesellschaften und an 900 Vertriebsstandorten. Denn die Marke Porsche ist keine Selbstverständlichkeit. Sie muss gepflegt, gestärkt und stetig weiterentwickelt werden.

Andreas Haffner

Vorstand Personal- und Sozialwesen

Für Porsche gehören Exklusivität und soziale Akzeptanz genauso zusammen wie wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung. Das bedeutet für uns als Arbeitgeber, dass wir unserer Belegschaft einen attraktiven und sicheren Arbeitsplatz bieten. Denn nur mit einer hoch motivierten und begeisterten Mannschaft sind Spitzenleistungen möglich. Gleichzeitig richten wir den Blick auch über unsere Werkstore hinaus. Denn Solidarität und gesellschaftliches Engagement sind zentrale Bestandteile unserer Porsche-Kultur. So haben wir innerhalb kürzester Zeit ein vielseitiges Hilfspaket für die Menschen in der Ukraine auf die Beine gestellt: von Sprachkursen für Geflüchtete über Kleiderspenden bis hin zu Hilfstransporten. Dieser Einsatz zeigt sehr deutlich: Bei Porsche steht der Mensch im Mittelpunkt. Ich finde es bemerkenswert, mit wie viel Herzblut sich unsere Mannschaft engagiert. Das ist typisch Porsche, das macht uns aus.

PORSCHE AM KAPITALMARKT

AKTIENKURS

Der Gesamtmarkt, gemessen sowohl am Deutschen Aktienindex DAX, am europäischen EURO STOXX sowie am marktbreiten globalen Index MSCI World, hat sich im Berichtszeitraum negativ entwickelt. Insbesondere unter dem Einfluss des Ukraine-konflikts, der Geldentwertung sowie der Inflationserwartung für 2023 und der Reaktionen wichtiger Zentralbanken gaben im Jahr 2022 der DAX (13,1 %), der EURO STOXX (11,7 %) und der MSCI World (19,5 %) nach. Auch der für Porsche relevante DJ Auto Index gab im Berichtsjahr um 21,9 % nach. Seit dem Börsen-gang konnte die Porsche-Aktie deutlich zulegen und entwi-ckelte sich stärker als die relevanten Indizes (DAX, EuroStoxx50 sowie DJ Auto Index). Im Zeitraum vom 29. September bis zum 31. Dezember verteuerten sich die Anteilsscheine um +14,9 %. Der Höchstkurs betrug 110,70 € am 22. November, den tiefsten Wert erreichte die Aktie am 3. Oktober mit 81,80 €. Der Jahres-schlusskurs von 94,75 € entspricht einer Marktkapitalisierung von rund 86,3 Mrd. €.

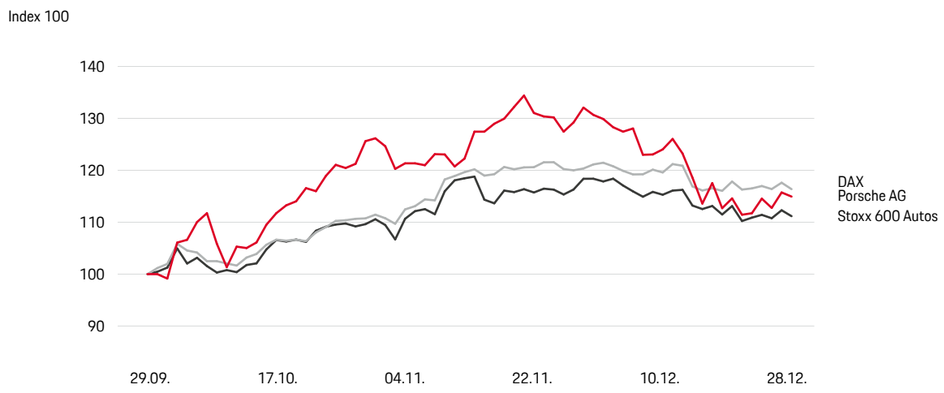
INDIZES

Am 12. Oktober wurde die Porsche AG in den MSCI World auf-genommen. Am 19. Dezember erfolgte dann im Rahmen des Fast-Entry-Prozesses die Aufnahme in den DAX.

IPO

Der Börsengang im September war ein voller Erfolg – bei Erstnotiz betrug die Marktkapitalisierung rund 78 Mrd. €, als rechnerischer Wert aus Angebotspreis für die Vorzugsaktien und korrespondierendem Wert für die Stammaktien. Damit han-delt es sich um den größten in Europa jemals durchgeführten Börsengang. Insgesamt platzierte Volkswagen im Rahmen des Börsengangs 110.080.801 stimmrechtslose, auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien ohne Nennbetrag der Porsche AG nach der teilweisen Ausübung der Greenshoe Option. Der Streubesitz der Vorzugsaktien beträgt damit 24,2 %. Cornerstone-Investoren beim IPO waren QIA, Norges Bank Investment Management, T. Rowe Price und ADQ.

Aktienkursentwicklung 2022



CAPITAL MARKETS DAY

Am 18. Juli veranstaltete Porsche seinen ersten Capital Markets Day. In hybridem Format berichteten alle Mitglieder des Vorstands den Analysten und Investoren über die strategische Aufstellung, Wachstumspläne und die Nachhaltigkeitsstrategie der Porsche AG. Seitdem pflegt Porsche einen regelmäßigen Austausch mit allen wichtigen Beteiligten am Kapitalmarkt. Hier wird der Vorstand ebenso eingebunden wie die neu geschaffene Hauptabteilung Investor Relations.

MELDEPFLICHTIGE GESCHÄFTE

Name	Funktion	Art des Geschäfts	Aggregiertes Volumen in €	Preis in €	Datum
Barbara Frenkel	Vorständin	Erwerb	47.667,50	105,93	28.11. 2022
Andreas Haffner	Vorstand	Erwerb	97.840,00	97,84	28.10. 2022
Dr. Oliver Blume	Vorstand	Erwerb	241.395,00	82,50	29.09. 2022
Andreas Haffner	Vorstand	Erwerb	93.885,00	82,50	29.09. 2022
Lutz Meschke	Vorstand	Erwerb	233.392,50	82,50	29.09. 2022
Albrecht Reimold	Vorstand	Erwerb	174.332,50	82,50	29.09. 2022
Dr. Michael Steiner	Vorstand	Erwerb	161.287,50	82,50	29.09. 2022

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2022 brachte für die Porsche AG erneut mannigfache Veränderungen und Herausforderungen mit sich. So ließen zwar die direkt spürbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie nach, allerdings erleben wir einen Paradigmenwechsel. Was wir alle bis dahin für undenkbar hielten, beeinflusst seit dem Frühling des Berichtsjahres unser Leben und die Porsche AG direkt: Mitten in Europa findet ein Konflikt statt. Porsche hat sich hier von Anfang an klar und eindeutig für Menschenrechte, Frieden und Freiheit aller Völker positioniert.

Der Ukraine-Konflikt bringt nicht nur unermessliches Leid für Millionen von Menschen mit sich. Er hat unter anderem durch steigende Rohstoff- und Energiekosten direkten Einfluss auf die Porsche AG. Hinzu kamen im Berichtsjahr deutlich spürbare Einschränkungen in den Lieferketten. Vor dem Hintergrund dieser neuen, teilweise vorübergehenden Beeinflussungen verändert sich die Automobilindustrie grundlegend. Wahrscheinlich wird man in zehn Jahren sagen, dass sich kaum eine Branche so massiv gewandelt hat in der zurückliegenden Dekade wie die Automobilindustrie. Der weitgehende Verzicht auf Verbrennermotoren mit der parallel erfolgenden Einführung neuer Antriebsmethoden und Mobilitätskonzepte bedeutet für die Forschung und Entwicklung sowie die Produktion nichts weniger als einen vollständigen Umbruch.

Für Porsche waren Veränderungen immer schon eine Chance. Daher steht das Unternehmen an der Spitze dieses Prozesses und hat, um nur ein Beispiel zu nennen, sich selbst sehr ehrgeizige Ziele für die Entwicklung neuer Antriebsmodelle gesetzt. Die Porsche AG und ihre Mitarbeiter nehmen auch in diesem Zusammenhang ihre Verantwortung für alle Anspruchsgruppen und insbesondere die Umwelt sehr ernst. Bestehende Prozesse, Produkte und Rohstoffnutzung sollen in die Richtung einer ressourcenschonenden und bilanziell CO_2-neutralen Zukunft ausgerichtet werden. Porsche denkt Nachhaltigkeit ganzheitlich von ökologischen über soziale Faktoren bis hin zu Fragestellungen der verantwortungsvollen Unternehmensführung.

Eine der prägendsten und positivsten Veränderungen nicht nur im Berichtszeitraum, sondern in der Geschäftshistorie der Porsche AG stellte der außerordentlich erfolgreiche Börsengang der Gesellschaft Ende September 2022 dar. Bei Erstnotiz betrug die rechnerische Marktkapitalisierung der Porsche AG auf Grundlage des Platzierungspreises der Vorzugsaktien unter Berücksichtigung eines Aufschlags in Höhe von 7,5 % für die Stammaktien rund 78 Mrd. €. Damit handelt es sich um den bisher größten europäischen Börsengang nach Marktkapitalisierung. Schon im Vorfeld der Platzierung konnte Porsche namhafte Cornerstone-Investoren wie QIA, Norges Bank Investment Management, T. Rowe Price und ADQ gewinnen. Seit September ist die Porsche AG damit wieder im Regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse notiert; seit dem 19. Dezember 2022 ist die Porsche AG im höchsten deutschen Börsenindex, dem DAX40, vertreten.

Motorsport ist und bleibt die DNA der Porsche AG und Basis vieler erfolgreicher Entwicklungen. Die hohe Wettbewerbsfähigkeit der Porsche Rennfahrzeuge wurde auch im Berichtszeitraum immer wieder unter Beweis gestellt. So hat Porsche die Herstellermeisterschaft in der GTD-Pro-Klasse in der US-amerikanischen IMSA-Rennserie gewonnen. Des Weiteren hat Porsche die GTE-Pro-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans gewonnen. Die Werksfahrer Gianmaria Bruni aus Italien, Richard Lietz aus Österreich und Frédéric Makowiecki aus Frankreich überquerten den Zielstrich am Ende eines intensiven und spannenden Rennens über 350 Runden auf Platz eins. In der Formel E wurde in einer eher durchwachsenen und auch von sportlichen Niederlagen geprägten Saison der erste Rennsieg in Mexiko gefeiert. Die Werksfahrer Pascal Wehrlein und Andre Lotterer fuhren auf dem Autódromo Hermanos Rodríguez im 99X Electric zu einem Doppelsieg.

Das wirtschaftliche Umfeld stellte Porsche auch im Berichtszeitraum vor große Herausforderungen. Dennoch wurde das Jahr 2022 erneut ein sehr erfolgreiches. Das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte um 1.456 Mio. € auf 6.770 Mio. € gesteigert werden. Die Umsatzrendite lag bei 18,0 % und damit um 2 %-Punkte über dem Vorjahr.

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATS UND SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS BZW. DER AUSSCHÜSSE

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2022 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, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens. 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.

Zentrale Themen waren 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. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand kontinuierlich in seinen Führungsaufgaben überwacht und beratend begleitet.

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

Das Plenum des Aufsichtsrats traf sich im Geschäftsjahr zu elf Sitzungen. Darüber hinaus gab es drei Umlaufbeschlüsse außerhalb regulärer Sitzungen. Insgesamt betrug die Teilnahmequote bei den Aufsichtsratssitzungen fast 93 %.

Die Ausschüsse des Aufsichtsrats tagten – mit Ausnahme einer Sitzung, an der ein Teilnehmer verhindert war – stets in voller Besetzung.

Mitglieder des Aufsichtsrats bzw. der Ausschüsse, denen es ausnahmsweise nicht möglich war, an einer Sitzung teilzunehmen, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen. Wie schon in den Vorjahren stellten digitale Unterlagen effiziente Sitzungsvorbereitungen und Verläufe sicher.

Die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Dr. Wolfgang Porsche	11 von 11	11 von 11
Dr. Hans Michel Piëch	11 von 11	11 von 11
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	11 von 11	2 von 2
Hans Peter Porsche (bis 23.09.2022)	6 von 10	–
Dr. Hans Peter Schützinger	10 von 11	–
Hans Dieter Pötsch	9 von 11	8 von 9
Dr. Arno Antlitz	10 von 11	–
Dr. Christian Dahlheim	10 von 11	2 von 2
Thomas Schmall-von Westerholt (bis 23.09.2022)	6 von 10	–
Hiltrud Dorothea Werner (bis 31.01.2022)	1 von 1	1 von 1
Micaela le Divelec Lemmi (seit 23.09.2022)	1 von 1	2 von 2
Melissa Di Donato Roos (seit 23.09.2022)	1 von 1	–
Hauke Stars (seit 23.09.2022)	1 von 1	2 von 2
Werner Weresch (bis 30.09.2022)	10 von 10	9 von 9
Harald Buck	11 von 11	13 von 13
Wolfgang von Dühren	11 von 11	–
Akan Isik	11 von 11	–
Nora Leser	10 von 11	2 von 2
Knut Lofski	11 von 11	–
Carsten Schumacher	11 von 11	13 von 13
Jordana Vogiatzi	11 von 11	11 von 11
Vera Schalwig	11 von 11	–
Stefan Schaumburg	10 von 11	–
Ibrahim Aslan (seit 06.12.2022)	0 von 0	–

Auch im Berichtsjahr führten coronabedingte Einschränkungen, insbesondere Reise- und Kontaktbeschränkungen, dazu, dass bei den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse mehr Flexibilität als üblich erforderlich war und daher erneut hybride Sitzungsformate, das heißt die Durchführung einer Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form, zum Einsatz kamen. Auf diese Weise konnte dank Bild- und Tonübertragung auch für nicht physisch anwesende Teilnehmer eine effektive Sitzungsteilnahme ermöglicht werden. Von den insgesamt elf Aufsichtsratssitzungen wurden zehn in Präsenz (mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme) und eine als reine Videokonferenz durchgeführt. Von den Sitzungen der Ausschüsse wurden elf im Präsenzformat (mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme) und zwei als Videokonferenz durchgeführt. Als Telefonkonferenz wurde keine Sitzung durchgeführt.

Die Mitglieder des Vorstands haben an Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen teilgenommen; regelmäßig hat der Aufsichtsrat aber 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 und übernimmt deren Kosten. Im Berichtsjahr fand zum Beispiel eine umfassende Information der Aufsichtsratsmitglieder zu den erhöhten rechtlichen Anforderungen sowie den zusätzlichen Rechten und Pflichten der Aufsichtsratsmitglieder infolge des im September erfolgten Börsengangs der Porsche AG statt. Alle neuen Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten ein umfassendes inhaltliches Onboarding und in diesem Zusammenhang die Gelegenheit, sich vertieft mit dem operativen Geschäft und der Strategie von Porsche zu befassen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen. Im Rahmen der einmal im Jahr stattfindenden Designpräsentation wurden den Aufsichtsratsmitgliedern zudem zukünftige Fahrzeugmodelle umfassend vorgestellt.

SCHWERPUNKTE DER TÄTIGKEIT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtszeitraum in sämtlichen Sitzungen intensiv mit den zentralen Themen des Unternehmens. Hierzu gehörten insbesondere die wirtschaftliche Situation der Porsche AG sowie ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften, der Börsengang der Porsche AG, die Planungsrunde, zentrale Fahrzeugprojekte sowie personelle Angelegenheiten im Vorstand.

Mit Blick auf die wirtschaftliche Situation befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere eingehend und umfassend mit den mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Ukraine-Russland-Konflikts auf das operative Geschäft der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften. Der Aufsichtsrat begleitete in diesem Zusammenhang konkret die Vorbereitung und Umsetzung der kurzfristigen Veräußerung der Importeursgesellschaft, des Own-Retail-Betriebs und der Porsche Financial Services in Russland.

Einen weiteren Schwerpunkt der Aufsichtsratstätigkeit stellte der Börsengang der Gesellschaft dar. Der Aufsichtsrat begleitete die Vorbereitung und Umsetzung des Börsengangs intensiv. Hierzu ließ er sich regelmäßig und fortlaufend vom Vorstand den jeweiligen Stand sowie die nächsten Schritte berichten. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit den wesentlichen Veränderungen an der Governance der Porsche AG sowie den maßgeblichen Vereinbarungen, die im Zusammenhang mit dem Börsengang unter anderem mit der Volkswagen AG abgeschlossen wurden. Der Aufsichtsrat beschloss insbesondere die neuen Geschäftsordnungen für den Vorstand und den Aufsichtsrat und schlug der Hauptversammlung eine Neufassung der Satzung der Gesellschaft vor. In diesem Zusammenhang beriet der Aufsichtsrat auch eingehend über die Festlegung einer neuen Vergütung für den Aufsichtsrat. Das neue System für die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder soll der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft im Jahr 2023 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Mit Blick auf die wesentlichen Vereinbarungen im Zusammenhang mit dem Börsengang beschloss der Aufsichtsrat insbesondere über die Zustimmung zum Abschluss der industriellen Kooperationsvereinbarung sowie dem Relationship Agreement mit der Volkswagen AG. Auch befasste sich der Aufsichtsrat insoweit mit den zusätzlichen gesetzlichen Pflichten, die sich infolge der Börsennotierung der Porsche AG ergaben. Dies erforderte insbesondere die Befassung und Beschlussfassung des Aufsichtsrats über konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil sowie ein Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat.

Zentrale Projekte, mit denen sich der Aufsichtsrat eingehend beschäftigte, waren der Einstieg in eine neue Rennserie sowie eine weitere Modellreihe. Im Rahmen der Diskussion zum Ausbau der Fertigung von Hochleistungsbatteriezellen wurde eine Erweiterung der Cellforce Group beschlossen. Mit der Freigabe einer Beteiligung an der Group14 hat der Aufsichtsrat zudem den Zugang zu einem innovativen Batterie-Zellmaterialhersteller in den USA sichergestellt.

Des Weiteren waren personelle Angelegenheiten im Vorstand ein wesentlicher Beratungsgegenstand des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr. Dies umfasste zum einen die Bestellung von Sajjad Khan zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft mit der Verantwortung für den Bereich Car-IT. Zum anderen befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Bestellung von Dr. Oliver Blume zum Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG und stimmte dieser zu. Darüber hinaus wurde die Bestellung von Dr. Oliver Blume bei der Porsche AG turnusmäßig behandelt und verlängert. Mit der Verlängerung der Vorstandsbestellung von Andreas Haffner (Ressort Personal und Sozialwesen), der Verlängerung der Vorstandsbestellung von Detlev von Platen (Ressort Vertrieb und Marketing) sowie Anfang 2023 mit der Verlängerung der Vorstandsbestellung von Albrecht Reimold (Produktion und Logistik) hat sich der Aufsichtsrat ebenfalls befasst. Alle drei Vorstandsbestellungen wurden verlängert. Weitere zentrale Beratungsgegenstände in diesem Zusammenhang waren die Überarbeitung des Systems zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und die Festsetzung der Ziele für die variable Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2023. Im Rahmen der Überarbeitung des Vergütungssystems waren die infolge der Börsennotierung zusätzlich einzuhaltenden gesetzlichen Anforderungen sowie die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit Blick auf die Vorstandsvergütung zu beachten. Darüber hinaus wurde sichergestellt, dass das Vergütungssystem für eine börsennotierte Gesellschaft in der Größe und Lage der Porsche AG angemessen und marktüblich ausgestaltet ist. Das neue System für die Vergütung der Vorstandsmitglieder soll der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft im Jahr 2023 zur Billigung vorgelegt werden.

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

Schließlich war die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, die von der Porsche AG aufgrund der Börsennotierung zu berücksichtigen sind, ein Schwerpunktthema des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat diskutierte eingehend die Vorgaben und gab zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung nach § 161 AktG ab.

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN IM AUFSICHTSRAT

Insbesondere der Börsengang der Gesellschaft sorgte für grundlegende Veränderungen in der Governance und personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats. So wurde der Aufsichtsrat im Zuge des geplanten Börsengangs personell neu aufgestellt. Die Hauptversammlung der Gesellschaft wählte am 23. September 2022 mit Micaela le Divelec Lemmi, Melissa Di Donato Roos und Hauke Stars drei neue Mitglieder des Aufsichtsrats. Im Gegenzug schieden die Aufsichtsratsmitglieder Hans-Peter Porsche und Thomas Schmall-von Westerholt aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft aus. Im Zuge der Neubestellung der Aufsichtsratsmitglieder wurde auch die durch das Ausscheiden von Hiltrud Dorothea Werner mit Wirkung zum 31. Januar 2022 vakant gewordene Position aufseiten der Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats wieder besetzt. Sämtliche durch die Hauptversammlung vom 23. September 2022 neu bestellten Aufsichtsratsmitglieder wurden jeweils bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023 beschließt, das heißt bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2024 der Gesellschaft, gewählt.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft verabschiedete im Geschäftsjahr 2022 sein langjähriges Mitglied Werner Weresch, der nach 25 Jahren sein Mandat im Aufsichtsrat zum 30. November 2022 niederlegte und in den Ruhestand ging. Werner Weresch war zudem stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Diese Funktion übt nunmehr Jordana Vogiatzi aus. Als Nachfolger von Herrn Weresch wurde Ibrahim Aslan durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 24. November 2022, uns zugestellt am 6. Dezember 2022, als Aufsichtsratsmitglied der Gesellschaft für die Arbeitnehmerseite bestellt.

Die Mitglieder und der Vorsitzende des Aufsichtsrats haben den ausgeschiedenen Mitgliedern ihren herzlichen Dank für die sehr gute, langjährige und konstruktive Zusammenarbeit ausgesprochen.

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.

Bis zum Börsengang der Porsche AG hatte der Aufsichtsrat den Ständigen Ausschuss eingerichtet. Der Ständige Ausschuss war zugleich Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) und hatte unter anderem die Aufgabe, über den Abschluss, die Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder zu entscheiden sowie dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Besetzung von Vorstandspositionen zu unterbreiten. Zudem waren im Rahmen der Sonderuntersuchungsumfänge Aufgaben an den Ständigen Ausschuss delegiert. Darüber hinaus konnte der Ständige Ausschuss in Eilfällen über Geschäfte, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, beschließen. Nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat konnten bei Bedarf weitere Ausschüsse gebildet werden; hiervon wurde jedoch kein Gebrauch gemacht.

Der Ständige Ausschuss tagte im vergangenen Geschäftsjahr, wie schon in den vorherigen Geschäftsjahren, regelmäßig. Bis Ende September kam der Ständige Ausschuss zu insgesamt neun Sitzungen im Präsenzformat (mit der Möglichkeit der virtuellen Teilnahme) jeweils im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung zusammen. In diesen Sitzungen befasste sich der Ständige Ausschuss insbesondere mit der Beratung und Beschlussempfehlung für die unter dem Bereich Schwerpunkte der Arbeit des Aufsichtsrats genannten Themen.

Im Zuge des Börsengangs der Gesellschaft hat der Aufsichtsrat auch die Organisation und die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse grundlegend neu gestaltet. Hierzu hat sich der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 23. September 2022 eine neue Geschäftsordnung gegeben. Im Rahmen dieser Neuorganisation des Aufsichtsrats wurde der bis dahin bestehende Ständige Ausschuss des Aufsichtsrats als Präsidium eingerichtet und die Mitgliederzahl des Präsidiums um zwei auf sechs Mitglieder verkleinert. Darüber hinaus wurden vier weitere Ausschüsse gebildet: der Prüfungsausschuss, der Nominierungsausschuss, der Vermittlungsausschuss sowie der sogenannte Related-Party Ausschuss. Nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats besteht die Möglichkeit, dass der Aufsichtsrat weitere Aufsichtsratsausschüsse einrichtet, sofern dies nach seiner Auffassung zur Erfüllung seiner Aufgaben notwendig ist.

Die Aufsichtsratsausschüsse haben die folgenden Aufgaben bzw. sind wie folgt besetzt:

Präsidium

Das Präsidium koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und bereitet dessen Sitzungen vor. Darüber hinaus nimmt das Präsidium Aufgaben des Aufsichtsrats bei der Ausnutzung eines Genehmigten Kapitals oder der Ausgabe von Options- oder Wandelanleihen wahr, unter Einschluss der Ermächtigung zu Änderungen an der Satzung in diesem Zusammenhang, die nur die Fassung betreffen. Zudem bereitet das Präsidium die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vor.

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 regelt die sogenannten Related-Party Transactions, das heißt, bestimmte Geschäfte der Gesellschaft mit ihr nahestehenden Personen. Der Ausschuss identifiziert und überwacht Transaktionen mit juristischen und natürlichen Personen, die oberhalb des Schwellenwerts von 1,5 % der Bilanzsumme liegen. Der Ausschuss bewertet, prüft und entscheidet, ob die Unabhängigkeitsanforderungen der Gesellschaft eingehalten werden und entscheidet gegebenenfalls über die Zustimmung zu solchen Geschäften.

Mitglieder des Related-Party Ausschusses sind:
— Dr. Hans Michel Piëch
— Micaela le Divelec Lemmi
— Hauke Stars
— Wolfgang von Dühren
— Akan Isik

Das neu gewählte Präsidium sowie der Prüfungsausschuss tagten seit Oktober 2022 jeweils zweimal. In beiden Ausschüssen gab es jeweils eine Sitzung per Videokonferenz und eine Sitzung als physische Sitzung. Die anderen genannten Ausschüsse traten im Berichtsjahr nicht zusammen. Das Präsidium beschäftigte sich mit der Beratung und Beschlussempfehlung für das Plenum. Zudem hat sich das Präsidium in seiner Sitzung im November umfassend mit der langfristigen Nachfolgeplanung befasst. Der Prüfungsausschuss hat sich in seinen beiden Sitzungen insbesondere mit der Finanzberichterstattung und mit den Berichten zu Risikomanagement, Compliance sowie Revision befasst. Zudem wurde zu den Prüfungsschwerpunkten für das Jahr 2022 beraten.

PRÜFUNG DES JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSES

Der Jahresabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie der für die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 sind ordnungsgemäß von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2022.

In der Sitzung am 28. Februar 2023 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 für die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2022 sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der nach IFRS aufgestellte Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und die Prüfungsberichte der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, für den Jahresabschluss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Konzernabschluss jeweils für das Geschäftsjahr 2022 und jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts sowie der 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.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat haben erstmalig 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. Der Vergütungsbericht wird der Hauptversammlung der Gesellschaft nach § 120a Abs. 4 AktG zur Billigung vorgelegt.

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 2022 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 verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2023.

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.

Einige Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG nehmen zugleich eine Organfunktion bei der Volkswagen AG und/oder der Porsche Automobil Holding SE wahr. Um denkbare Interessenkonflikte im Zusammenhang mit diesen Doppelfunktionen mit Blick auf die Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der Porsche AG betreffend die Vorbereitung und Umsetzung des Börsengangs zu vermeiden, haben diese Aufsichtsratsmitglieder vorsorglich an den Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der Porsche AG nicht mitgewirkt, wenn sie ihre Organfunktion bei der Volkswagen AG oder der Porsche Automobil Holding SE ausgeübt haben und infolgedessen ein Interessenkonflikt nicht ausgeschlossen werden konnte. Hierdurch wurde umfassend sichergestellt, dass die an den Entscheidungen und Beschlussfassungen mitwirkenden Aufsichtsratsmitglieder ausschließlich die Interessen der Porsche AG wahrnehmen.

Andere Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

SELBSTBEURTEILUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Deutsche Corporate Governance Kodex sieht vor, dass der Aufsichtsrat regelmäßig beurteilen soll, wie wirksam er insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen (sogenannte Selbstbeurteilung). Mit Blick auf den kurzen Zeitraum seit der Neugestaltung des Aufsichtsrats infolge des Börsengangs der Gesellschaft war die Durchführung einer Selbstbeurteilung aus Sicht des Aufsichtsrats bisher weder zweckmäßig noch geboten. Der Aufsichtsrat plant daher, im Geschäftsjahr 2023 eine umfassende Prüfung seiner Arbeit in Form einer Selbstbeurteilung durchzuführen. Hierbei soll nach Maßgabe der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex insbesondere die Effizienz und Effektivität der Aufsichtsratsarbeit untersucht werden. Wesentliche Themenfelder werden dabei insbesondere Vorbereitung und Ablauf sowie Inhalte und Themen der Sitzungen, die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und das Zusammenwirken mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer sein. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, die Unterstützung eines externen Beraters hinzuziehen, der über breites Erfahrungswissen im Governance-Bereich verfügt. Die Auswertung der Gespräche einschließlich der Anregungen zur weiteren Verbesserung der Aufsichtsratsarbeit sollen dem Aufsichtsrat vom Aufsichtsratsvorsitzenden vorgestellt und von den Aufsichtsratsmitgliedern diskutiert werden. Die Einzelheiten über das Verfahren der Selbstbeurteilung sowie dessen Ergebnisse werden im Rahmen der Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2023 veröffentlicht.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG 2022

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 2022 haben Vorstand und Aufsichtsrat erklärt, inwiefern den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex seit dem Börsengang der Gesellschaft 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 veröffentlicht. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in der Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

DANK

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die im abgelaufenen, sehr herausfordernden Geschäftsjahr geleistete Arbeit seinen Dank und seine Anerkennung aus. Mit ihrem außerordentlichen persönlichen Engagement und Verantwortungsbewusstsein haben sie alle maßgeblich dazu beigetragen, dass die Porsche AG auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2022 zurückblicken kann und den Börsengang erfolgreich umsetzen konnte.

Zuffenhausen, 28. Februar 2023

Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender des Aufsichtsrats

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

v. l. n. r.

Knut Lofski, Akan Isik, Stefan Schaumburg, Carsten Schumacher, Micaela le Divelec Lemmi, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, **Dr. Wolfgang Porsche** (Vorsitzender des Aufsichtsrats), Dr. Christian Dahlheim, Melissa Di Donato Roos, Hans Dieter Pötsch, Hauke Stars, Nora Leser, Vera Schalwig, Harald Buck, Dr. Hans Peter Schützinger, **Jordana Vogiatzi** (Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats), Dr. Arno Antlitz, Dr. Hans Michel Piëch, Wolfgang von Dühren, (nicht abgebildet: Ibrahim Aslan, im Aufsichtsrat seit 6. Dezember 2022)

NACHHALTIGKEIT

Taycan Turbo S

74 NACHHALTIGKEIT BEI PORSCHE

83 UMWELT

92 SOZIALES

108 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO_2-Emissionen finden sich auf S. 428 – 432.

NACHHALTIGKEITSORGANISATION

Nachhaltigkeit ist als zentrales Querschnittsthema in der Porsche Strategie 2030[1] verankert. Es ist konzernweit mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Auf diese Weise kann 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 aller Nachhaltigkeitsthemen. Damit stellt der Porsche AG Konzern sicher, 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". In den übrigen Konzerngesellschaften gibt es vergleichbare Dokumente.

Verantwortlich für das Thema Nachhaltigkeit sind der Vorstandsvorsitzende, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik, sowie der Vorständin für Beschaffung. Diese fungieren als Paten. 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 gemäß der „Volkswagen Konzernrichtlinie Nachhaltigkeit" die Schnittstelle zum Volkswagen Konzern. Dort vertritt sie 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.

Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" ist ein ressortübergreifendes Gremium, bestehend aus Vertretern aller relevanten Abteilungen. Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" erarbeitet die Ausrichtung und die Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie. Im Berichtsjahr kam das Gremium insgesamt achtmal zusammen. Zusätzlich befasst es sich mit Richtungs- und Zielentscheidungen innerhalb dieser Strategie. Für die Vorbereitung, Bewertung und Ausarbeitung einzelner nachhaltigkeitsbezogener Themen, Projekte und Initiativen bildet der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" 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 einmal pro Quartal und berichtet regelmäßig an den Vorstand. Damit bereitet er dessen Entscheidungen hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie vor.

Ein weiteres zentrales Gremium ist der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat". Er besteht seit 2016 und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Externe Spezialisten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Topmanagement bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet.

[1] 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.

Porsche-Vorstand

Verantwortet das Thema „Nachhaltigkeit" gesamthaft

Porsche Nachhaltigkeitsbeirat

Gibt Impulse

Abteilung „Nachhaltigkeit"

Bildet die Schnittstelle zum Nachhaltigkeitsmanagement des Volkswagen Konzerns

Steuert die Nachhaltigkeitsstrategie und die Nachhaltigkeitsgremien

Führt Nachhaltigkeitsprojekte durch

Abteilung „Politik und Gesellschaft"

Steuert die Nachhaltigkeitskommunikation und den Stakeholderdialog

Verantwortet das Stakeholdermanagement

Bildet die Schnittstelle zum Porsche Nachhaltigkeitsbeirat

Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit

Legt die Schwerpunkte und die strategische Ausrichtung für das Thema „Nachhaltigkeit" fest

Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit

Konsolidiert fachbereichsübergreifend Maßnahmen und erarbeitet die strategischen Inhalte für die Handlungsfelder

Themenspezifische Arbeitskreise

Erarbeiten und setzen konkrete Nachhaltigkeitsmaßnahmen und -programme um

Der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat: Adnan Amin, Sarah Jastram, Klaus Töpfer, Raffaela Rein, Ortwin Renn und Lucia Reisch (v. l. n. r.)

2022 tagte der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ zweimal mit dem Vorstand der Porsche AG. Zentrale Themen waren die Dekarbonisierung der Lieferkette, Nachhaltigkeit im Vertrieb, Digitalisierung und Non-Fungible Tokens (NFTs), Partner der Gesellschaft, Perspektivenvielfalt, der Konflikt in der Ukraine sowie die Bedeutung von Nachhaltigkeit am Kapitalmarkt.

Darüber hinaus trafen sich die Mitglieder des Beirats im Berichtsjahr regelmäßig mit Vertretern seiner Geschäftsstelle und mit Fachexperten des Porsche AG Konzerns. Außerdem hat der Porsche AG Konzern die Beiräte im Rahmen von Videokonferenzen regelmäßig in die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns eingebunden.

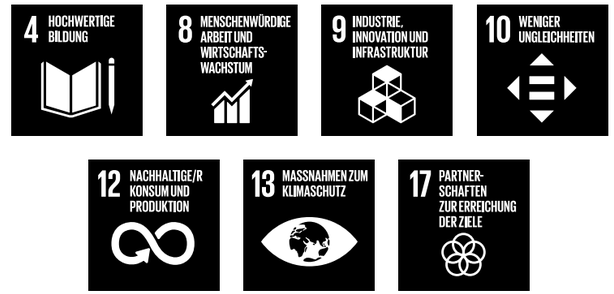
NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der Bekämpfung des Klimawandels spielt die Automobilbranche eine zentrale Rolle. Deshalb hat der Porsche AG Konzern seine Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit im Berichtsjahr verstärkt und das Unternehmen gemäß der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 konsequent weiterentwickelt. Dabei ist die gesamte Wertschöpfungskette stärker ins Blickfeld gerückt. Übergreifendes Ziel ist es, Nachhaltigkeit in allen Bereichen des unternehmerischen Handelns 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**

Die Sustainable Development Goals, auf die Porsche einzahlt:



Der Porsche AG Konzern richtet sein Engagement konsequent 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 seiner Geschäftstätigkeit und die Erwartungen seiner Stakeholder über die 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 Anspruchsgruppen sowie mit anerkannten Experten aus. Auf Grundlage der daraus gewonnenen Erkenntnisse aktualisiert der Porsche AG Konzern dann je nach Bedarf 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 nachhaltiger zu gestalten. Sie geben Anhaltspunkte, wie sich wirtschaftlicher Fortschritt, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit miteinander verbinden lassen.

Strategie-Review 2022

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern seine Nachhaltigkeitsstrategie einem Review unterzogen. Der Porsche AG Konzern hat das bisher Erreichte mit den noch bestehenden Herausforderungen abgeglichen. Auch ausgewählte Tochtergesellschaften wurden zum Umsetzungsstand der Nachhaltigkeitsstrategie befragt. Darauf aufbauend hat der Porsche AG Konzern seine Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickelt.

Wesentlichkeit

→ GRI 3-1

Die derzeit gültige Wesentlichkeitsanalyse des Porsche AG Konzerns wurde 2021 durchgeführt. Darin bewertete und priorisierte der Porsche AG Konzern in einem mehrstufigen Prozess 23 Nachhaltigkeitsthemen. Kunden, Geschäftspartner, Analysten und Investoren, Politiker, Behördenvertreter, Medien sowie Vertreter von Nichtregierungsorganisationen, aus der Wissenschaft und aus der Belegschaft nahmen an der anonymen, internationalen Online-Umfrage teil. Interne und externe Bewertungen gingen je zur Hälfte in die Ergebnisse ein. Zusätzlich fanden persönliche Experteninterviews mit den Mitgliedern des „Porsche Nachhaltigkeitsbeirats“ statt.

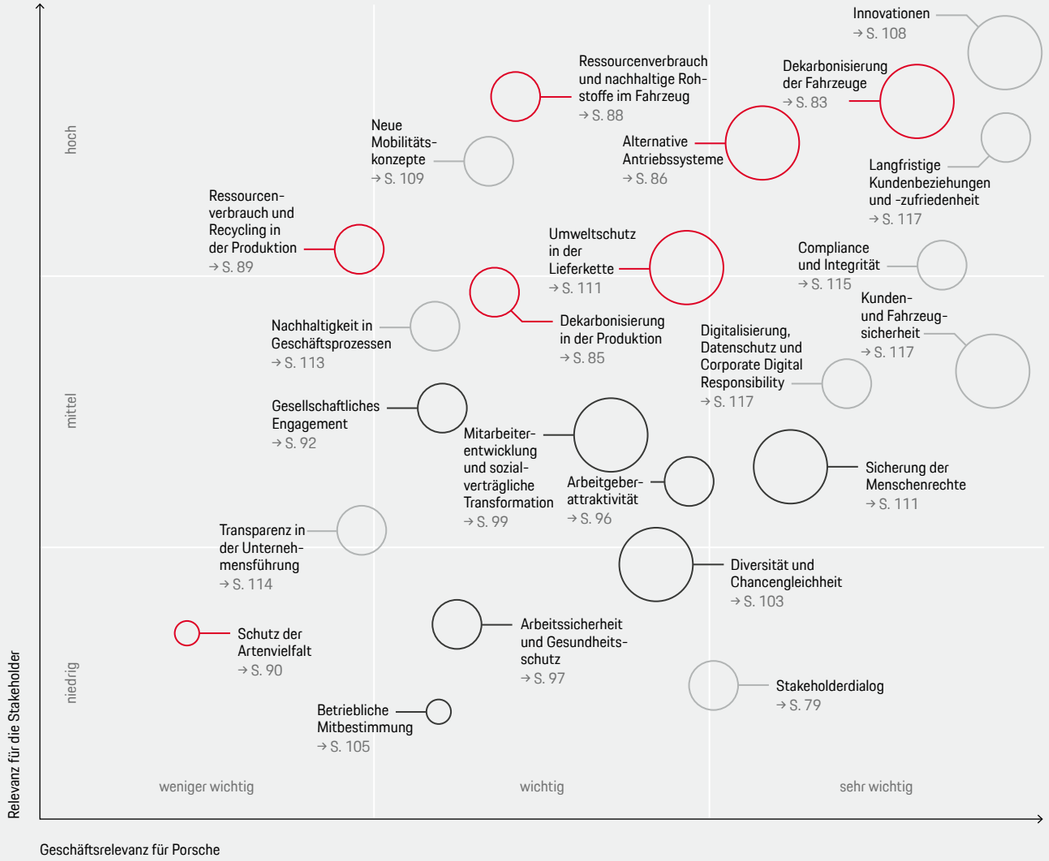
Intern beteiligten sich Vertreter der Leitungsebenen ausgewählter Fachbereiche sowie der Unternehmensstrategie des Porsche AG Konzerns an Wesentlichkeitsworkshops. Die Beteiligten gaben an, wie stark das jeweilige Nachhaltigkeitsthema aus ihrer Sicht die Geschäftsentwicklung, die Unternehmensstrategie und das Geschäftsergebnis beeinflusst. Zusätzlich bewerteten sie, wie sich die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft auswirkt. Die Ergebnisse führte der Porsche AG Konzern in einer Wesentlichkeitsmatrix mit der Bewertung durch die externen Stakeholder zusammen.

Diese Wesentlichkeitsmatrix setzt die Relevanz für die Stakeholder und die Relevanz für Porsche miteinander in Beziehung. Unterschiedlich große Kreise stehen für „hohe“, „mittlere“ und „niedrige“ Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Außerdem gibt es eine Farbcodierung für die drei Dimensionen Umwelt (rot), Soziales (grau), Unternehmensführung (hellgrau).

Die Wesentlichkeitsmatrix veranschaulicht die wichtigsten Themen des Porsche AG Konzerns und seiner Stakeholder sowie seine Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Soziales. Die Themen mit der höchsten Priorisierung stehen im rechten oberen Feld. Einige Aspekte sind anders eingeordnet als in der vorangegangenen Wesentlichkeitsmatrix von 2019. So war im Jahr 2021 erstmals das Thema „Innovationen“ Bestandteil der Bewertung. Sowohl die externen Stakeholder als auch die Unternehmensvertreter schätzten dies als ein Kernthema ein.

Wesentlichkeitsmatrix

→ GRI 3-2



Wirkungsfeld

- Umwelt
- Soziales
- Unternehmensführung

Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

niedrig · mittel · hoch

Auch das Thema „Langfristige Kundenbeziehungen und -zufriedenheit" bewerteten beide Gruppen 2021 höher als 2019. Dies galt ebenso für die Aspekte „Ressourcenverbrauch und nachhaltige Rohstoffe im Fahrzeug" sowie das erstmals abgefragte Thema „Digitalisierung, Datenschutz und Corporate Digital Responsibility". Für die externen Stakeholder war das Thema „Compliance und Integrität" besonders wichtig.

Sowohl der Steuer- und Lenkungskreis „Umwelt und Nachhaltigkeit" als auch der Vorstand bestätigten die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse. Die nächste Wesentlichkeitsanalyse ist für 2023 geplant.

Alle wesentlichen Themen und wie sie bearbeitet werden stellt der Porsche AG Konzern in den folgenden Kapiteln dar. Außerdem werden weitere unternehmensrelevante Themen in die Berichterstattung miteinbezogen.

Die Erkenntnisse aus der Wesentlichkeitsmatrix leisten einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie 2030.

Nichtfinanzielle Risiken

Im Berichtsjahr wurden im Porsche AG Konzern keine wesentlichen nichtfinanziellen ESG-Risiken identifiziert. Weitere Angaben zu ESG-Risiken, die mit den Aspekten des HGB § 289c einhergehen, finden sich im Abschnitt **→ „Chancen- und Risikobericht" des Zusammengefassten Lageberichts.**

STAKEHOLDERKOMMUNIKATION, -DIALOG UND -BEFRAGUNG

Stakeholderkommunikation und -dialog

Weltweit beeinflussen die Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns das Leben und die Interessen vieler Menschen.

Mit seinen Anspruchsgruppen führt der Porsche AG Konzern einen proaktiven Dialog und baut diesen kontinuierlich aus. Im Mittelpunkt steht dabei ein offener, transparenter Austausch von Informationen und Argumenten. Dieser bildet die Basis für gegenseitiges Verständnis und Akzeptanz.

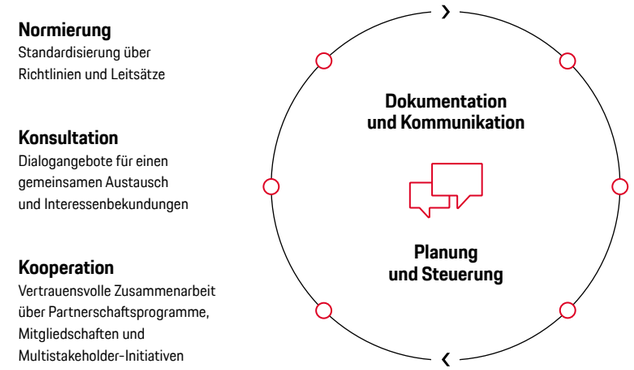
Das Ziel des ganzheitlichen Ansatzes des Porsche-Stakeholdermanagements ist, die Erwartungen der einzelnen Anspruchsgruppen systematisch zu erfassen. Diese reflektiert der Porsche AG Konzern und nutzt die Erkenntnisse für die strategische Planung. Durch die Identifizierung der Interessen und Sichtweisen verschiedener Stakeholder erkennt der Porsche AG Konzern wichtige gesellschaftliche Trends. Anschließend können diese in die unternehmerischen Entscheidungen einfließen. Umgekehrt erfahren die Stakeholder so ebenfalls mehr über die Handlungsspielräume des Porsche AG Konzerns bei aktuellen Veränderungen sowie über die entsprechenden Voraussetzungen und Rahmenbedingungen.

Porsche-Stakeholder

→ GRI 3-1

Stakeholder zu identifizieren und einzubinden ist für die Wahrnehmung der Unternehmensverantwortung für den Porsche AG Konzern sehr bedeutend. Als Stakeholder werden dabei Einzelpersonen oder Gruppen verstanden, die ein Interesse an einer Entscheidung oder Aktivität des Porsche AG Konzerns haben und somit einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Handlungen des Porsche AG Konzerns – oder umgekehrt von diesen beeinflusst werden. Die wichtigsten Anspruchsgruppen des Porsche AG Konzerns werden auf der Basis interner Analysen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Stakeholderbefragung definiert. Als wesentliche Akteure hat der Porsche AG Konzern „Anwohner und Gemeinden", „Kunden und Geschäftspartner", „Investoren und Analysten", „Medien", „Mitarbeiter", „Politik und Verbände", „Nichtregierungs- und gemeinnützige Organisationen", „Wissenschaft und Experten" sowie „Wettbewerber" identifiziert.

Stakeholdermanagement – ganzheitlicher Ansatz



Ausgewählte Instrumente des Stakeholdermanagements

Ein für alle Beteiligten gewinnbringender und zielführender Austausch basiert auf Vertrauen. Es ist das Fundament für eine langfristige Beziehung zwischen dem Porsche AG Konzern und seinen Dialogpartnern. Ein vertrauensvoller Austausch mit den Bezugsgruppen muss langfristig erarbeitet und stetig gepflegt werden. Der Porsche AG Konzern legt Wert darauf, nicht übereinander, sondern miteinander zu reden. Das Ziel ist es, unterschiedliche Positionen durch einen Perspektivwechsel zu verstehen, Herausforderungen gemeinsam zu bewältigen und langfristige Partnerschaften zu entwickeln. Dafür nutzt der Porsche AG Konzern unterschiedliche Medien- und Dialogformate sowie verschiedene interne und externe Kommunikationskanäle.

Um mit seinen Stakeholdern kontinuierlich im Gespräch zu bleiben, sucht und pflegt der Porsche AG Konzern den persönlichen Kontakt. Dies umfasst beispielsweise Veranstaltungen an den Unternehmensstandorten wie die sogenannten Nachbarschaftsdialoge. Bereits seit 2016 tauschen sich dort u. a. Anwohner regelmäßig mit Experten des Porsche AG Konzerns über konkrete Fragen aus.

Die für das Berichtsjahr geplanten Dialogformate konnten wegen der Covid-19-Pandemie und gesetzlicher Vorgaben nicht wie gewohnt stattfinden. Um direkte Rückmeldungen und Impulse einzuholen, setzte der Porsche AG Konzern stattdessen verstärkt auf den virtuellen Austausch mit den zentralen Personen und Gruppen. Bei Bedarf können sich Stakeholder über die E-Mail-Adresse ↗ **nachhaltigkeit@porsche.de** direkt mit der Fachabteilung für Nachhaltigkeit in Verbindung setzen.

Mitgliedschaften und Netzwerke

Ökonomische, ökologische und soziale Themen treibt der Porsche AG Konzern u. a. durch die Mitwirkung in Netzwerken und das Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und Arbeitsgruppen voran. Auch das ist Teil des Stakeholderdialogs des Porsche AG Konzerns.

Im Berichtsjahr ist die Porsche AG der weltweit größten und wichtigsten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung beigetreten: dem UN Global Compact.

Dialog mit der Politik

Bei unternehmerischen Entscheidungen des Porsche AG Konzerns sind die Folgen des eigenen Handelns für die Gesellschaft und die Umwelt abzuschätzen und in die internen Prozesse einzubeziehen. Der Porsche AG Konzern arbeitet in einem vielschichtigen und stark regulierten Umfeld. Ein transparenter und proaktiver gesellschaftspolitischer Dialog mit Vertretern von Regierungen, Parlamenten, Behörden, Verbänden, Institutionen und zivilgesellschaftlichen Akteuren ist auch im Rahmen der politischen Interessenvertretung wichtig.

Die mit der politischen Interessenvertretung beauftragten Mitarbeiter der Abteilung „Politik und Gesellschaft“ arbeiten u. a. in und mit Verbänden zusammen. Sie tauschen sich regelmäßig mit einer Vielzahl von Nichtregierungsorganisationen, zivilgesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Akteuren aus. Dabei bringen sie die Positionen des Porsche AG Konzerns in gesellschaftliche und politische Diskurse sowie Entscheidungsprozesse ein. Dies findet im Rahmen verbindlicher konzernweiter Richtlinien sowie in Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern statt. Basis bilden die Grundsätze Integrität, Compliance, Offenheit sowie Nachvollziehbarkeit.

UN Global Compact

Die Porsche AG ist seit 2022 Mitglied des UN Global Compact, der weltweit größten und wichtigsten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Die Plattform für die Entwicklung, Umsetzung und Offenlegung verantwortungsvoller Geschäftspraktiken ruft Unternehmen auf, ihre Aktivitäten und Strategien an den zehn allgemein anerkannten Prinzipien für Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung auszurichten. Zudem sollen sie Maßnahmen ergreifen, um die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung zu unterstützen – die Sustainable Development Goals (SDGs). Die Porsche AG wird dem UN Global Compact regelmäßig über Aktivitäten in diesen Bereichen berichten.

Der UN Global Compact wurde im Jahr 2000 ins Leben gerufen. Mit mehr als 19.000 Unternehmen und Organisationen in über 160 Ländern handelt es sich um die größte Nachhaltigkeitsinitiative der Welt.

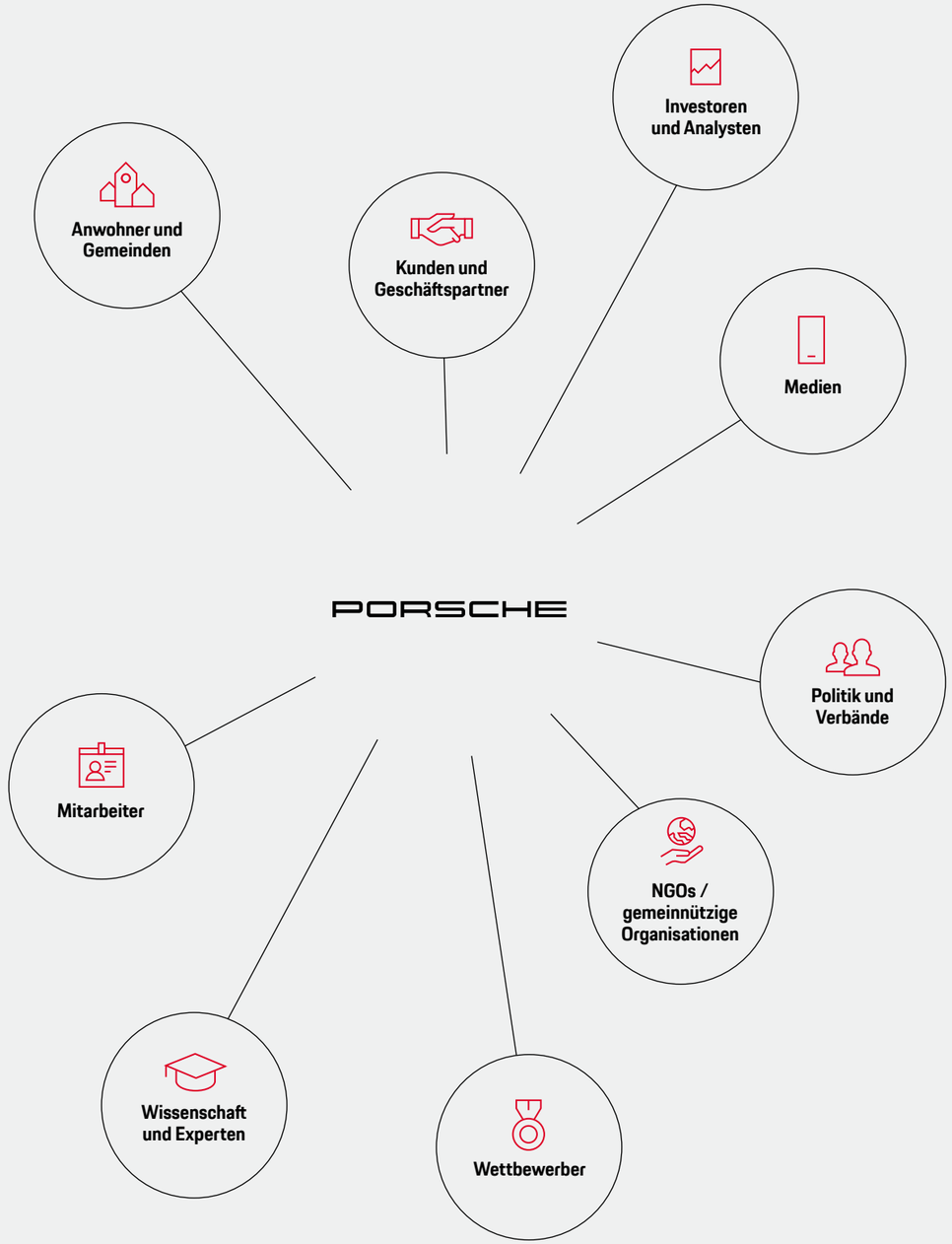
Auch im kommenden Geschäftsjahr wird sich der Porsche AG Konzern weiterhin in den Arbeitsgruppen der bestehenden Netzwerke einbringen. Darüber hinaus strebt der Porsche AG Konzern an, weiteren Nachhaltigkeitsnetzwerken beizutreten und sich dort zu engagieren.

WE SUPPORT

UN GLOBAL COMPACT

Porsche-Stakeholder

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



Zudem sind wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen stets zu beachten. Die Porsche AG ist u. a. im Lobbyregister (↗ **https://www.lobbyregister.bundestag.de**) für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen.

Der Porsche AG Konzern selbst unterhält keine eigenen Unternehmensrepräsentanzen. Daher erfolgt die politische Interessenvertretung mittels der Repräsentanzen des Volkswagen Konzerns in Berlin und Brüssel.

Die folgende Auflistung zeigt eine Auswahl der Mitgliedschaften des Porsche AG Konzerns in Vereinen und Verbänden.

- 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)
- United Nations Global Compact
- Bundesdeutscher Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e. V. (B.A.U.M.)
- Deutsches Netzwerk Wirtschaftsethik e. V. (DNWE)
- Gesellschaft zur Förderung der Stiftung Institut für Weltwirtschaft Kiel e. V.
- Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V. (LVI)
- Responsible Mica Initiative (RMI)
- Value Balancing Alliance e. V.

Der Porsche AG Konzern engagiert sich für ein einiges, zukunftsfähiges und im internationalen Wettbewerb starkes Europa. Der europäische Binnenmarkt, grenzüberschreitender Handel, die Freizügigkeit für Arbeitnehmer und der Austausch von Wissen sind wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern begrüßt den europäischen Green Deal als entscheidenden Handlungsrahmen für die Zukunft Europas und unterstützt das Pariser Klimaabkommen inklusive des 1,5-Grad-Ziels. Der Porsche AG Konzern fördert freie, nachhaltige, faire und regelbasierte internationale Handelsbeziehungen.

Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Porsche AG Konzern selbstverständlich. Von Parteispenden sieht der Porsche AG Konzern grundsätzlich ab. Ausgaben zur Unterstützung von Parteiveranstaltungen, für Anzeigen in parteinahen Publikationen oder auch für externe Lobby-Agenturen und -Dienstleistungen wurden im Berichtsjahr nicht getätigt.

Beschwerdemanagement

Der Porsche AG Konzern nimmt die Fragen, Vorschläge und Bedenken interner sowie externer Anspruchsgruppen entgegen und berät die Tochtergesellschaften bei der Kommunikation mit Stakeholdern. Das Beschwerdemanagement in den Bereichen „Politik und Gesellschaft“ sowie „Umwelt- und Baumanagement“ am Porsche-Standort Stuttgart-Zuffenhausen dient als zentrale Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge. So kann die Porsche AG bei Bedarf zeitnah reagieren. Die Kontaktmöglichkeiten sind öffentlich zugänglich und einsehbar. Über die E-Mail-Adresse ↗ **nachgefragt@porsche.de** oder telefonisch werden Beschwerden aufgenommen, intern abgestimmt sowie bearbeitet, beantwortet und dokumentiert.

Stakeholderbefragung

Seit 2013 befragt der Porsche AG Konzern seine Stakeholder hinsichtlich ihrer Einschätzungen und Erwartungen zu den Themen „Nachhaltigkeit“ und „Herausforderungen der Zukunft“. Dieser Austausch und der darauf basierende Prozess der Wesentlichkeitsanalyse fanden bisher alle zwei Jahre statt. Sie bilden einen Eckpfeiler für die Berichterstattung sowie die Überprüfung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns. Turnusgemäß hat im Berichtsjahr keine Stakeholderbefragung stattgefunden.

Vor der anonymen, internationalen Online-Befragung im Jahr 2021 hatte der Porsche AG Konzern nach Abstimmung mit internen und externen Experten die Auswahl der Nachhaltigkeitsaspekte angepasst. Dabei wurden aktuelle Veränderungen berücksichtigt und relevante Themen aus der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 integriert. Der Fragebogen enthielt 23 Themenschwerpunkte. Insgesamt gaben 1.440 Personen ihre Einschätzungen ab. Rund 84 % der Rückmeldungen kamen aus europäischen Märkten, etwa 14 % aus China. Aus den weiteren internationalen Märkten erhielt der Porsche AG Konzern 2 % der Antworten. Diese wurden im Anschluss wegen des geringen Rücklaufs Europa zugeordnet. Neben Kunden, Geschäftspartnern, Analysten und Investoren, Politikern und Behördenvertretern, Medien sowie Vertretern von Nichtregierungsorganisationen und aus der Wissenschaft befragte der Porsche AG Konzern auch eine Vielzahl an Mitarbeitern. Aufgrund der Fülle der Rückmeldungen der Belegschaft gingen die Meinungen der internen und externen Stakeholder zu jeweils 50 % in die Auswertung ein. Die Antworten der einzelnen externen Stakeholdergruppen hat der Porsche AG Konzern gleichwertig berücksichtigt. Das Verfahren und die Gewichtungen sind vergleichbar mit der vorangegangenen Befragung 2019.

Auch die Mitglieder des „Porsche Nachhaltigkeitsbeirates“ äußerten sich in persönlichen Experteninterviews zu unternehmensrelevanten Nachhaltigkeitsthemen. Im Berichtsjahr erörterten sie ihre Impulse gemeinsam mit dem Vorstand. Insgesamt lobten sie die Verankerung ihrer Feedbacks in der Unternehmensstrategie und das Vorleben von Nachhaltigkeit durch den Vorstand. Zugleich forderten sie eine stärkere Berücksichtigung des Themas „Vielfalt“ und der „sozialverträglichen Transformation“ im Porsche AG Konzern.

Umwelt- und Klimaschutz gehört zu den größten globalen Herausforderungen. Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Verantwortung in diesem Bereich bewusst und bekennt sich zu den 2015 im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Zielen. Die Porsche AG hat sich darüber hinaus eigene ambitionierte Ziele gesetzt. Wesentliche Produkte und Rohstoffnutzung werden in Richtung einer ressourcenschonenden und bilanziell CO_2-neutralen Zukunft umgestaltet. Wichtige Hebel liegen für den Porsche AG Konzern in der Dekarbonisierung der Fahrzeuge, der Entwicklung alternativer Antriebssysteme, dem zunehmenden Einsatz nachhaltiger Materialien und dem Schließen von Ressourcenkreisläufen sowie der Durchsetzung von hohen Umweltstandards in der Lieferkette.

› 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 CO_2-Emissionen verursachen.

Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Elektromobilität. Im Jahr 2025 soll die Hälfte aller neuen Porsche-Modelle einen Elektromotor haben, also vollständig oder teilweise elektrisch fahren. 2030 sollen dann mehr als 80 % der neuen Porsche-Modelle vollelektrifiziert sein. Bereits im Jahr 2019 wurde mit dem vollelektrischen Taycan in diese neue Ära gestartet.

Aufbauend auf seiner Elektrifizierungsstrategie strebt der Porsche AG Konzern an, seine durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Produkte und Unternehmensprozesse weiter zu dekarbonisieren. Dies hat der Porsche AG Konzern für den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge in seiner Strategie verankert. Damit berücksichtigt er neben den CO_2-Emissionen der Fahrzeugproduktion auch die Emissionen in der vorgelagerten Lieferkette und während der nachgelagerten Nutzungsphase der Fahrzeuge, bis hin zur Demontage für das Recycling am Fahrzeuglebensende.

Die Porsche AG ermittelt in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Menge der Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Fahrzeuge anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI) in Tonnen CO_2-Äquivalent pro Fahrzeug.[1] (→ **„Dekarbonisierung der Fahrzeuge“**).

Dekarbonisierungsindex (DKI) der Porsche AG

t/Fahrzeug

2022	**63,9[1]**
2021	63,8
2020	65,0[2]

[1] Aufgrund der Weiterentwicklung der bisherigen Erfassungsmethodik in der Ermittlung von Logistikdaten ist der eigentlich für das Geschäftsjahr 2022 heranzuziehende Wert derzeit nicht als Berechnungsgrundlage verfügbar. Daher wurden im Berichtsjahr für die Ermittlung von Logistikdaten die durchschnittlichen CO_2-Emissionen des im DKI-berücksichtigten Teils des VW-Konzerns (exklusive Porsche AG Konzern) für das Geschäftsjahr 2022 multipliziert mit 1,3 angesetzt. Dieser Wert übersteigt den des vorhergehenden Berichtsjahres.

[2] Abweichend von der Veröffentlichung im Vorjahr wurde der DKI-Wert für das Jahr 2020 von 65,3 auf 65,0 t/Fahrzeug angepasst. Die Differenz ist auf CO_2-Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zurückzuführen.

DEKARBONISIERUNG DER FAHRZEUGE (DEKARBONISIERUNGSPROGRAMM)

Der fortschreitende Klimawandel nimmt die Automobilindustrie weltweit in die Pflicht. Neu entwickelte Fahrzeuge und Antriebssysteme sollen dazu beitragen, die globalen

[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 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 CO_2-Neutralität für 2030 beruht auf einer Mittelwertbetrachtung und enthält Kompensationen. (GRI 2-4)

CO_2-Emissionen zu reduzieren. Der Porsche AG Konzern hat deshalb das Ziel, die CO_2-Emissionen in seiner ganzen Wertschöpfungskette zu senken. Dies gilt über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg. Dazu treibt der Porsche AG Konzern die Elektrifizierung und Hybridisierung des Fahrzeugproduktportfolios intensiv voran. Die Fahrzeuge stehen dabei im Mittelpunkt eines umfangreichen und ganzheitlichen Dekarbonisierungsprogramms.

Ziel: Dekarbonisierung und bilanzielle CO_2-Neutralität

Der Porsche AG Konzern hat ein umfangreiches Dekarbonisierungsprogramm gestartet. Im Jahr 2030 will der Porsche AG Konzern über die gesamte Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge hinweg bilanziell CO_2-neutral sein[1]. So trägt er zur Erreichung der UN-Klimaziele bei.

Das Dekarbonisierungsprogramm enthält konkrete Maßnahmen. Ihnen liegen drei Leitlinien zugrunde, die gleichzeitig eine Priorisierung darstellen. An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO_2-Emissionen vermeiden oder reduzieren lassen. An zweiter Stelle folgen Maßnahmen, um die Energieversorgung in der Wertschöpfungskette auf weniger CO_2-intensive bzw. auf regenerative Energien umzustellen. Als dritte Leitlinie sind nicht vermeidbare CO_2-Emissionen (d. h. insbesondere solche, die technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht vermeidbar sind) über Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Diese Projekte sollen international anerkannten hohen Standards entsprechen.

[1] Dieses Ziel umfasst Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen, wie sie im Rahmen des „Greenhouse Gas Protocol" definiert sind. Bilanzielle CO_2-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette umschreibt die Ambition des Porsche AG Konzerns zur Vermeidung und Reduzierung von CO_2-Emissionen insbesondere in der Produktion (Scope-1- und Scope-2-Emissionen), in der Lieferkette und in der Nutzungsphase der ausgelieferten Fahrzeuge (vor- und nachgelagerte Scope-3-Emissionen), aber auch in anderen Scope-3-Emissionskategorien, wie z. B. Reisen der Mitarbeiter. Kompensationen durch Emissionszertifikate, sogenannte „offsets" (der Kategorien „avoided emissions" und „removals") sind in der Dekarbonisierungsstrategie der Porsche AG enthalten, zur bilanziellen CO_2-Neutralitität verbleibende Emissionen sollen damit ausgeglichen werden Die Emissionen von Fahrzeugen, die in den Jahren vor dem Erreichen der bilanziellen CO_2-Neutralität ausgeliefert wurden, werden bei der Bewertung der CO_2-Bilanz nicht berücksichtigt. Die 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.

Dekarbonisierungsindex

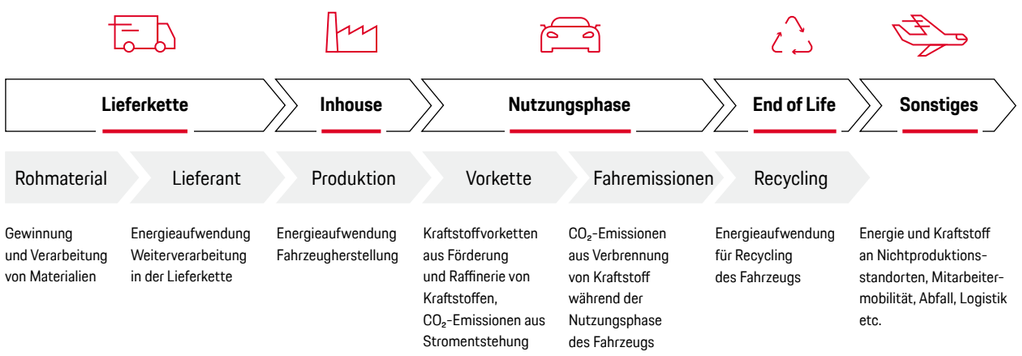
Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) wurde ressortübergreifend ein aussagekräftiges Berichts- und Steuerungsinstrument eingeführt. Der DKI verfolgt das Ziel, die Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette in CO_2-Äquivalenten darzustellen. Er beruht auf einer Lebenszyklusanalyse der Fahrzeuge. Darin werden Umweltauswirkungen wie der CO_2-Fußabdruck über den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg untersucht. Dies umfasst:

— **Lieferkette und Produktion**
Hier fließen ausgewählte Emissionen ein, die bei der Gewinnung von Rohstoffen, bei der Produktion von Komponenten, beim Karosseriebau, in der Lackiererei und bei der Montage entstehen.

— **Nutzungsphase**
Die Nutzungsphase umfasst bei BEVs die CO_2-Emissionen der Strombereitstellung sowie bei Verbrennern die Tailpipe-CO_2-Emissionen und die CO_2-Emissionen der Kraftstoffvorketten auf Basis von regionsspezifischen, mittleren Verbrauchswerten bei einer angenommenen Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug.

— **Recycling**
Hierzu zählen Emissionen, die bei ausgewählten Prozessen der Demontage entstehen.

Darüber hinaus umfasst der DKI noch weitere Emissionen in der Wertschöpfungskette, z. B. Emissionen aus Dienstreisen und Logistik.



Dekarbonisierungsindex

Der DKI umfasst sowohl die direkten und indirekten CO_2-Emissionen der Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch weitere vor- und nachgelagerte CO_2-Emissionen von der Rohstoffgewinnung bis hin zum Recycling (Scope 3).

Die Porsche AG passt in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Zusammensetzung, Bewertungsansätze und Methodik des DKI regelmäßig an, wenn sich interne oder externe Anforderungen ändern (z. B. Prüfzyklen) oder wenn sich neue Erkenntnisse ergeben. Um eine methodisch konsistente Zeitreihe zu erhalten, können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neuen Prämissen angepasst und somit geändert werden.

Der DKI ist die wichtigste strategische Kennzahl zur transparenten, ganzheitlichen Steuerung auf dem Weg zu einem bilanziell CO_2-neutralen Unternehmen. Die Gremien der Porsche AG berichten den DKI auf Unternehmensebene bis hin zum Vorstand. Für den DKI auf Fahrzeugebene gibt es im Rahmen des Produktentstehungsprozesses für vereinzelte Fahrzeuge regelmäßige Berichte an die relevanten Vorstandsgremien.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der DKI um rund 0,2 % leicht angestiegen, obwohl die CO_2-Reduktion durch Maßnahmen gesteigert werden konnte. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Flottenverbräuche infolge von lieferkettenbedingten Engpässen und eine eingeschränkte Teileverfügbarkeit beim vollelektrischen Fahrzeugmodell Taycan zurückzuführen.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Dekarbonisierung der Fahrzeuge" enthält die → **Nichtfinanzielle Erklärung.**

DEKARBONISIERUNG IN DER PRODUKTION

Im Rahmen seines Dekarbonisierungsprogramms hat der Porsche AG Konzern bei der werkseigenen Produktion den CO_2-Ausstoß pro Fahrzeug seit 2014 bereits um mehr als 98 % verringert. Die eigene Produktion ist ein Teilbereich, wenn es darum geht, die CO_2-Emissionen des Porsche AG Konzerns und seiner Produkte über den gesamten Lebenszyklus hinweg fortlaufend zu senken. Übergeordnetes Ziel ist zudem, fünf ausgewählte Umweltbelastungen durch die Produktion je Fahrzeug (Energie, Wasser, Abfall zur Beseitigung, flüchtige organische Verbindungen VOC und CO_2) bis 2025 um 45 % im Vergleich zu 2014 zu reduzieren.

Umwelt-Compliance

Umweltschutz ist ein Themenbereich in der Compliance-Organisation des Porsche AG Konzerns. Zu beachten sind europaweit geltende Verordnungen und Richtlinien, Gesetze und Verordnungen des Bundes und der Länder sowie kommunale Satzungen. Verstöße gegen umwelt- und energierechtliche Vorschriften an den Unternehmensstandorten sind für den Berichtszeitraum nicht bekannt.

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

Die Konzernrichtlinie Environmental Compliance Management System (ECMS) vereinheitlicht das Vorgehen, die Zuständigkeiten sowie die Abläufe rund um Umwelt- und Energiethemen im gesamten Porsche AG Konzern.

Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen 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 den Porsche AG Konzern. Betriebsbeauftragte dieser Abteilung verfolgen die gesetzlichen Entwicklungen, werten sie aus und informieren die betroffenen Unternehmensbereiche.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern außerdem den „Steuerkreis Umwelt-Compliance-Management" gegründet. Er ist ressort- und konzernübergreifend international besetzt. Der Steuerkreis soll zweimal jährlich mit allen Mitgliedern und zusätzlich viermal jährlich auf nationaler Ebene tagen. Er informiert zu Gesetzeskonformität an den deutschen Standorten und liefert Beispiele im Umgang mit der deutschen Gesetzgebung und einer möglichen internationalen Übertragbarkeit. Zudem informiert das Gremium zu übergreifende strategische Ziele und Maßnahmen.

Zertifizierte Managementsysteme

Die Strategie des Porsche AG Konzerns definiert kurz-, mittel- und langfristige Ziele und Maßnahmen für das Umwelt- und Energiemanagement auf Grundlage der Umweltpolitik. Mindestens jährlich bewertet das oberste Management diese Ziele und Maßnahmen und legt fest, welcher Handlungsbedarf für weitere Verbesserungen besteht.

Vorreiter ist dabei der Standort Stuttgart-Zuffenhausen. Der Porsche AG Konzern zeichnet dort Auswirkungen auf die Umwelt auf, darunter alle relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Energieverbrauch und Abfallaufkommen. Der Standort erfüllt seit über 20 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.

Darüber hinaus sind auch die Porsche Leipzig GmbH, das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach einschließlich seiner Außenstandorte, das zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim sowie die Porsche Werkzeugbau GmbH nach ISO 14001 und ISO 50001 zertifiziert.

Unabhängige Dritte überprüfen regelmäßig die offiziellen Zertifizierungen. Zusätzlich wird in jährlichen System- und Prozessaudits stichprobenartig kontrolliert, ob der Porsche AG Konzern die relevanten Umwelt- und Energiegesetze einhält.

Effizienter Energieeinsatz

Seit 2017 nutzen die Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Die Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig etwa erhalten ihre Energie aus Naturstrom und bilanziellem Biomethan. Der Standort Leipzig bezieht zusätzlich Fernwärme aus Biomasse.

An einigen Standorten erzeugt der Porsche AG Konzern selbst Strom aus erneuerbaren Energien. Diesen Anteil fördert der Porsche AG Konzern und will ihn laufend steigern. Am Standort Leipzig wird beispielsweise mit einer 4-MW-Peak-Photovoltaikanlage Strom für den eigenen Verbrauch produziert. Ein hocheffizientes Blockheizkraftwerk erzeugt zusätzlich einen Teil der darüber hinaus benötigten Energie.

Bei neuen Gebäuden möchte der Porsche AG Konzern die gesetzlichen Anforderungen an Energieeffizienz unterschreiten und hat darüber hinaus eigene Mindestkriterien festgelegt.

Energieverbrauch der Fahrzeugproduktionsstandorte[1]

kWh/Fahrzeug

2022	**2.439**
2021	2.673
2020	2.763

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Zero Impact Factory

Der Porsche AG Konzern verfolgt an seinen eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten die Vision einer „Zero Impact Factory". Darunter versteht der Porsche AG Konzern eine Produktion mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte[1]

kg/Fahrzeug

2022	**26**
2021	10
2020	69

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Zur Vision der „Zero Impact Factory" gehören elf Handlungsfelder.

— Umwelt-Compliance
— Architektur und Wahrnehmung
— Planung
— Digitalisierung
— Wasser
— Energie und CO_2
— Material
— Boden
— Biodiversität
— Schadstoffe
— Mobilität

Mit der Vision dieser „Zero Impact Factory" will der Porsche AG Konzern die Umweltbelastung über ausgewählte KPIs und zusätzliche qualitative Kriterien reduzieren. Ziel der Vision ist, die Umweltbelastungen durch die Porsche-eigene Produktion bis 2030 um 95 % im Vergleich zu 2018 zu senken. Ausnahme ist der Entwicklungsstandort Weissach. Dort sollen die Auswirkungen auf die Umwelt bis 2030 um 50 % und bis 2040 um 95 % im Vergleich zu 2018 abnehmen.

Insbesondere die Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sind auf dem Weg zur Vision einer „Zero Impact Factory" schon weit vorangekommen. Der vollelektrische Taycan z. B. entsteht in Stuttgart-Zuffenhausen seit 2019 bilanziell CO_2-neutral in einer neu errichteten Fabrikanlage. Dabei stehen alle Umweltbelastungen, wie etwa Energie- und Ressourcenverbrauch, Wasser, Abfall und nachhaltige Mobilität im Fokus. Die neuen Gebäude benötigen durchschnittlich etwa 15 % weniger Energie als der vorangegangene Baustandard und unterschreiten damit die gesetzlichen Vorgaben.

Im Zuge dieser baulichen Erweiterung hat die Porsche AG den gesamten Standort Stuttgart-Zuffenhausen optimiert und bilanziell CO_2-neutral gestaltet. Unweit der Produktions- und Bürogebäude stehen beispielsweise hocheffiziente Blockheizkraftwerke. Vorteilhaft ist dabei, dass in der Nähe Anlagen mit sehr konstantem Wärmebedarf installiert sind, beispielsweise die Lackiererei, deren Tauchbäder und Trocknungsbereiche eine ständige Prozesswärme benötigen.

Die Anlagen erzeugen zudem umweltfreundlich mit bilanziellem Biomethan aus Bioabfall und Reststoffen einen Teil der elektrischen Energie für den Standort. Die verbleibenden CO_2-Emissionen des Standorts kompensiert der Porsche AG Konzern.

ALTERNATIVE ANTRIEBSSYSTEME

Wegen der vielfältigen Vorteile der E-Mobilität hat sich der Porsche AG Konzern für eine konsequente Elektrifizierungsstrategie entschieden. Auf diesem eingeschlagenen Pfad strebt die Porsche AG eine technologische Spitzenposition an. Ihre Antriebsstrategie fußt dabei auf drei Säulen: Benzinmotoren, Hybrid-Antriebe und vollelektrische Antriebe. Damit trägt der Porsche AG Konzern den Anforderungen und Bedürfnissen der Kunden, der Umwelt und des Gesetzgebers Rechnung. Zudem ergänzt der Porsche AG Konzern die drei Säulen um die Nutzung neu am Markt verfügbarer Technologien, wie z. B. eFuels. Ein Elektrofahrzeug verursacht weniger CO_2-Emissionen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. In der Nutzungsphase von Elektrofahrzeugen können erneuerbare Energien eingesetzt werden. Deshalb liegt einer der größten Hebel zur Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks in diesem Bereich. Dabei strebt der Porsche AG Konzern die Nutzung nachhaltiger Energiequellen wie Wind und Sonne an.

Elektrifizierung nachhaltig vorantreiben

Die Porsche AG baut ihr Angebot im Bereich der Elektromobilität konsequent aus. Der Anteil an Neufahrzeugen mit vollelektrischem Antrieb soll bis 2030 auf mehr als 80 % steigen. Zudem hat die Porsche AG die Ambition, im Jahr 2030 über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO_2-neutral zu sein. Dies beinhaltet auch eine bilanziell CO_2-neutrale Nutzungsphase für rein elektrische Modelle.[1]

Der Porsche AG Konzern plant in den kommenden fünf Jahren Investitionen von mehr als 20 Mrd. € in die Elektrifizierung und Digitalisierung mit einem Schwerpunkt auf Fahrzeugprojekte. Bis 2025 sollen zudem mindestens 50 % aller neu verkauften Fahrzeuge elektrifiziert sein, das heißt mit rein elektrischem Antrieb oder als Plugin-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) angeboten werden.

Ladeinfrastruktur massiv ausbauen

Der Durchbruch der E-Mobilität ist abhängig von einer bedarfsgerechten, barrierefreien und verfügbaren Ladeinfrastruktur sowie einem kundenfreundlichen Ladevorgang. Auch hier verfolgt der Porsche AG Konzern einen ganzheitlichen Ansatz. Darum arbeitet der Porsche AG Konzern stetig an der Weiterentwicklung von Ladetechnologien und Ladeinfrastruktur. Neue Produkte und Services sollen das Laden zu einem individuellen Kundenerlebnis machen und es entsprechend schnell und attraktiv gestalten.

Im vergangenen Jahr hat sich der Porsche AG Konzern deshalb an einer weiteren Finanzierungsrunde für das Joint Venture IONITY beteiligt, das aktuell europaweit ein Netzwerk von rund 450 Ladestationen betreibt. Zusätzlich hat die Porsche AG im März 2022 angekündigt, ein eigenes Schnellladenetzwerk entlang von Hauptverkehrsrouten in Europa zu errichten, das bis zu 80 Standorte umfassen soll.

Darüber hinaus bietet der Porsche AG Konzern seinen Kunden Lademöglichkeiten über „Porsche Destination Charging" an.

[1] Zur Nutzung gehören die Tailpipe-CO_2-Emissionen der Kraftstoff- bzw. Strombereitstellung bei einer angenommenen Gesamtlaufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug nach WLTP.

Dieser Service umfasst bereits mehr als 5.000 Ladepunkte in 80 Ländern der Marke Porsche weltweit. Sie befinden sich in ausgewählten Hotels, Restaurants, Einkaufszentren, Sportclubs und Yachthäfen. Gäste dieser Destinationen, die einen elektrifizierten Porsche fahren, können von der kostenlosen Lademöglichkeit profitieren.

Mit dem „Porsche Charging Service" bietet das Unternehmen seinen Kunden zudem die Möglichkeit, sich mit mehr als 300.000 Ladestationen von Drittanbietern auf der ganzen Welt zu verbinden.

Auch für das Laden zu Hause stellt der Porsche AG Konzern Lösungen zur Verfügung. Kunden können mit einem eigens konstruierten „Porsche Mobile Charger" die Batterie ihres Taycan über Nacht mit bis zu 22 Kilowatt vollständig laden.

Alternative Kraftstoffe

Ergänzend dazu verfolgt die Porsche AG weitere Möglichkeiten, den CO_2-Ausstoß von Fahrzeugen mit Benzinmotoren und Hybrid-Antrieben in bestimmten Bereichen über Effizienzmaßnahmen hinaus zu reduzieren. Hier setzt die Porsche AG auf sogenannte eFuels: synthetische, flüssige Kraftstoffe. Erzeugt werden diese aus rein mit regenerativer Energie gewonnenem Wasserstoff und nichtfossilem Kohlendioxid, das beispielsweise aus der Umgebungsluft gefiltert wird.

Zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet die Porsche AG daran, diese alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab weiterzuentwickeln. Dabei möchte die Porsche AG dazu beitragen, dass weltweit Best-Standorte erschlossen werden. Dies sind Standorte, an denen synthetische Kraftstoffe zu optimalen Bedingungen hergestellt werden können. Ein wichtiger Faktor dafür ist die Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie, die nicht in Nutzungskonkurrenz zu anderen Industrien steht. Insgesamt gilt es, zusätzliche regenerative Energiequellen zugänglich zu machen und so die Wettbewerbsfähigkeit dieser neuen Energieträger zu fördern.

Die Porsche AG und Siemens Energy errichteten im Berichtsjahr in Punta Arenas in Chile gemeinsam mit einer Reihe internationaler Unternehmen eine Industrieanlage zur Herstellung von eFuels. Dieser Standort verfügt im weltweiten Vergleich über sehr günstige Voraussetzungen. Dort weht ein beständiger und starker Wind. Daraus resultieren sehr geringe Stromerzeugungs- und damit niedrige Herstellkosten. Außerdem wird zusätzliche erneuerbare Energie erzeugt, die nicht in Konkurrenz zu anderen Industriebedarfen steht. An diesem Best-Standort ist zunächst eine Pilotanlage entstanden, die rund 130.000 Liter eFuels pro Jahr erzeugen soll. Produktionsbeginn war im vierten Quartal des Berichtsjahres. In zwei Stufen soll die Kapazität dann ab 2025 auf rund 55 Millionen Liter eFuels gesteigert und ab 2028 um weitere rund 550 Millionen Liter eFuels erhöht werden.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Alternative Antriebssysteme" enthält die → **Nichtfinanzielle Erklärung.**

› STRATEGIEFELD KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Transformation der Porsche-Modelle zur Elektromobilität ist ein bedeutender Schritt. Gleichzeitig ist der Einstieg in das Strategiefeld Kreislaufwirtschaft ein wichtiger Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie der Porsche AG. Dabei sollen Materialien so entworfen, gebaut, repariert und wiederverwendet werden, dass möglichst keine Abfälle entstehen. Auf diese Weise wird sowohl der Einsatz zirkulärer Materialien im Fahrzeug als auch die Entwicklung von Konzepten zur Reparatur und Wiederaufbereitung angestrebt. Zirkuläre Materialien weisen oft auch Vorteile in Bezug auf andere Nachhaltigkeitsgesichtspunkte auf, wie z. B. beim CO_2-Fußabdruck.

Basiskriterien des Porsche-Prinzips der Kreislaufwirtschaft sind die Langlebigkeit der Fahrzeuge, ihre hochwertige Verarbeitung und die Verwendung verschleißarmer Materialien. Hier will die Porsche AG ihr Engagement weiter verstärken. Die Porsche AG hat sich deshalb das Ziel gesetzt, Materialkreisläufe zu schließen.

Der Wandel hin zur Kreislaufwirtschaft findet sich auch in der Vision für die Produktion der Zukunft wieder. Unter der Vision einer „Zero Impact Factory“ (mehr Informationen dazu im Kapitel **→ „Dekarbonisierung in der Produktion“**) sollen in den Produktionsprozessen möglichst nahezu alle negativen Umweltauswirkungen vermieden werden.

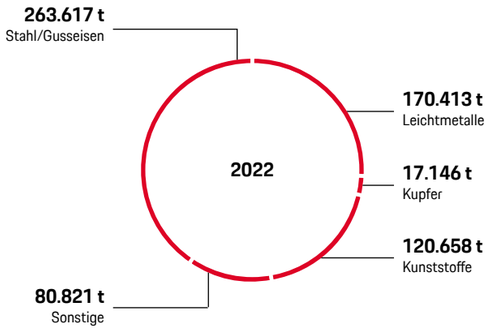
RESSOURCENVERBRAUCH UND NACHHALTIGE ROHSTOFFE IM FAHRZEUG

Viele Rohstoffe, die in der Automobilproduktion eingesetzt werden, sind endlich oder ihr Abbau wirkt sich direkt auf die Umwelt aus. Deshalb arbeitet die Porsche AG an einem effizienten Einsatz der im Fahrzeug verwendeten Materialien. Wo technisch möglich wird zudem der Bedarf an Primärrohstoffen reduziert. Daher hat der Porsche AG Konzern Ziele für den Einsatz zirkulärer Materialien bei allen neu entwickelten rein batterieelektrischen Fahrzeugprojekten mit Produktionsstart ab 2026 fest verankert. Dies umfasst beispielsweise die Verwendung von Rezyklaten aus Kunststoff und Metall.

Schonender Umgang mit Ressourcen

Um den Einsatz nachhaltiger Materialien zu fördern, hat die Porsche AG Kriterien definiert, die entsprechende Werkstoffe einzuhalten haben. Diese Kriterien sind z. B. erfüllt, wenn ihre Verwendung einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem Umweltziel leistet, ohne dabei andere nachhaltigkeitsbezogene Zielsetzungen zu beeinträchtigen. Im Vergleich zu herkömmlichen Materialien sollen so über den Lebenszyklus hinweg klare Vorteile erzielt werden.

Materialverbrauch der Porsche AG



Die Porsche AG hat die organisatorischen Voraussetzungen auf strategischer Ebene sowie in den einzelnen Unternehmensressorts und Baureihen geschaffen, damit die Ziele systematisch nachverfolgt werden können. Dabei wurden die festgelegten Fahrzeugziele in das Zielsystem der Baureihen und die dazugehörigen Prozesse integriert. In die Umsetzung werden ausgewählte Unternehmensbereiche miteinbezogen.

Daneben arbeitet die Porsche AG weiterhin am Thema Leichtbau, um das Fahrzeuggewicht und somit auch die CO_2-Emissionen im Fahrbetrieb zu reduzieren. Hierfür kommt neben dem Einsatz von Aluminium im Karrosseriebau, kohlefaserverstärktem Kunststoff und Leichtbauglas bei Front, Seiten und Heckscheiben auch eine Leichtbaubatterie zum Einsatz.

Gemeinsam mit ihren Zulieferern will die Porsche AG die Batterieherstellung stetig verbessern. Dies gelingt beispielsweise durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen in der Vorlieferkette. Durch die Erhöhung von Energiedichte und Leistungsintensität kann der Rohstoffeinsatz in der Traktionsbatterie bei gleichbleibender Reichweite weiter gesenkt werden.

Mit dem Volkswagen Konzern und kompetenten Entwicklungspartnern optimiert die Porsche AG außerdem Verfahren zum Recycling von Hochvoltbatterien. Um eine Produktion von besonders leistungsfähigen und gleichzeitig nachhaltigeren Batterien zu ermöglichen, wurde 2021 gemeinsam mit der CUSTOMCELLS GmbH die Cellforce Group gegründet. Dabei soll ein neuer Batteriestandard entstehen, der mehr Reichweite durch eine höhere Energiedichte und eine verbesserte Schnellladefähigkeit bietet. Für die zukünftige Produktion der Batterien wurden von der Cellforce Group Vereinbarungen mit Partnerunternehmen getroffen, um anfallende Produktionsabfälle zu neuem Kathodenmaterial zu verarbeiten. Dabei sollen resiliente, europäische Lieferketten gestärkt werden.

Da Hochvoltbatterien einen erheblichen Anteil an wertvollen Rohstoffen beinhalten, verfolgt die Porsche AG einen ganzheitlichen Ansatz. Zur Abfallvermeidung wurde für den Taycan ein Reparaturkonzept entwickelt, das es ermöglicht, das Batteriegehäuse zu öffnen und gezielt einzelne der verbauten 28 oder 33 Batteriemodule sowie andere Komponenten auszutauschen. Nach einem Betrieb im Fahrzeug werden weitere Optionen wie ein Recycling der Batterien bei kompetenten Partnerunternehmen bewertet. Weiter gehende, sogenannte Second-Life-Konzepte für die Hochvoltbatterie sind derzeit in Prüfung.

Nachhaltige Rohstoffe an den Porsche-Standorten

Das Thema „Kreislaufwirtschaft“ ist als Handlungsfeld mit einem Fokus auf die effiziente Nutzung von Ressourcen in der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns fest verankert. Daher werden sukzessive immer mehr Aspekte der Kreislaufwirtschaft an den Porsche-Standorten berücksichtigt. Im Falle des Taycan und des Cayenne wurde etwa das Material zum Transportschutz der Türverkleidungen und der Fronthaube auf ein Monomaterial umgestellt, das zu mehr als 99 % recyclingfähig ist. Um im Bereich Kreislaufwirtschaft kontinuierlich an Verbesserungen zu arbeiten, hat die Porsche AG entsprechende ressortübergreifende Gremien gebildet.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Ressourcenverbrauch und nachhaltige Rohstoffe im Fahrzeug“ enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

RESSOURCENVERBRAUCH UND RECYCLING IN DER PRODUKTION

Der Porsche AG Konzern strebt eine Produktion mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen an. Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen 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.

Das Engagement und die Beteiligung der Belegschaft sind für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs unentbehrlich. Darum sensibilisiert der Porsche AG Konzern seine Mitarbeiter für das Thema mittels verschiedener Aktionen, wie z. B. eines internetbasierten Trainings. Seit 2015 wurden mehr als 400 Einzelmaßnahmen für die Ressourceneffizienz bearbeitet und umgesetzt. Weitere neue Maßnahmen folgen regelmäßig.

Ressourceneffizienz

Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen wirkt sich positiv auf die Umwelt aus und senkt gleichzeitig Kosten. Daher optimiert der Porsche AG Konzern laufend seine Prozesse. So hat die Porsche AG erneut die technischen Abläufe in den Lackierereien geändert. Dadurch konnte z. B. in der jeweiligen kathodischen Tauchlackierung der Wasserverbrauch weiter vermindert werden. Durch die Optimierung einer bestehenden Lackierereianlage konnten am Standort Stuttgart-Zuffenhausen über 850.000 kWh Wärmeenergie eingespart werden.

Abfallmanagement

Das Abfallmanagement der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH basiert auf dem Kreislaufwirtschaftsgesetz. Innerhalb der Vision der „Zero Impact Factory“ sollen Abfälle vermieden und Materialien verstärkt dem Kreislauf zugeführt werden. Dadurch wird der Bedarf an natürlichen Ressourcen reduziert, was einen erheblichen Beitrag zu ihrem Schutz leistet. Die Abfallvermeidung, der Einsatz abfallarmer Technologien und nachhaltige Entsorgungslösungen gehören deshalb zu den Kernpunkten des Porsche-Abfallwirtschaftskonzepts. Die Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“ dient hier als interne Richtlinie und Regelwerk für Zulieferer.

Nicht vermeidbare Abfälle zur Beseitigung werden bei der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH konsequent getrennt gesammelt. Dort, wo Abfälle anfallen, sind Sammelbehälter nach den verschiedenen Abfallfraktionen gekennzeichnet. So sind die in den Abfällen enthaltenen Wertstoffe im anschließenden Entsorgungsprozess verwertbar. Darüber hinaus achten die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH bei Ausschreibungen für Abfälle auf Entsorgungsanlagen, die ein stoffliches Verwertungsverfahren anbieten. Die Abfallbeauftragten der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH prüfen ermittelte Verbesserungspotenziale kontinuierlich.

Über eine digitale Abfallerfassung können Abfallbilanzen abgebildet werden. Als Instrument helfen sie dabei, den Grad der Zielerreichung nachzuverfolgen und gesetzliche Dokumentationspflichten einzuhalten.

Wasser und Abwasser

Wasser ist eine zunehmend knappe Ressource. Deshalb gehen die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH sorgsam mit ihr 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 produziertem Fahrzeug um mehr als 19 % reduziert werden.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH betreiben unternehmenseigene Prozessanlagen wie Fahrzeugdichtheitsprüfanlagen oder Fahrzeugwaschanlagen weitestgehend im Kreislauf. Die Lackieranlagen sparen Wasser, indem sie Kaskadenspülungen zum Wasserrecycling und die Badpflege zur Standzeitverlängerung in der Vorbehandlung und im Bereich der Tauchlackierung einsetzen. Das in der Fahrzeugproduktion anfallende Abwasser wird in wasserrechtlich genehmigten Anlagen vorbehandelt. So werden Schadstoffe entfernt bzw. reduziert. Die Abwässer werden entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht.

Bei der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH werden wassergefährdende Stoffe aller Gefährdungsklassen

innerbetrieblich transportiert, abgefüllt, gelagert oder verwendet. Der Porsche AG Konzern hat das Risiko für Betriebsstörungen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen verringert. Dies gelang durch die Sensibilisierung der Mitarbeiter, technische Schutzeinrichtungen bei den Produktionsanlagen und die Bereitstellung sogenannter „Bindemittelstationen“ im Außenbereich.

Umweltfreundliche Transportlogistik

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette nutzt die Logistik der Porsche AG vorhandene Potenziale zur CO_2-Reduzierung. Dabei werden kontinuierlich zahlreiche Maßnahmen zur Dekarbonisierung identifiziert und umgesetzt.

An erster Stelle stehen Maßnahmen zur Reduzierung der CO_2-Emissionen. Ein konkretes Umsetzungsbeispiel ist der Einsatz sogenannter Lang-Lkws in der Materialanlieferung (Inbound-Logistik) und beim Fertigfahrzeugtransport (Outbound-Logistik). Ein Lang-Lkw kann acht statt der sonst üblichen sechs oder sieben Fahrzeuge transportieren. Dies spart jährlich eine Vielzahl an Lkw-Fahrten und damit auch einen Anteil an CO_2-Emissionen ein.

An zweiter Stelle stehen Maßnahmen, mit denen die Transportkette auf weniger CO_2-intensive Verkehrsträger wie die Bahn oder auf alternative nachhaltigere Lkw-Antriebstechnologien verlagert wird. So werden seit Sommer 2022 z. B. Produktionsmaterialien für den Taycan von einem Zulieferer aus Süditalien überwiegend per Bahn und nicht mehr ausschließlich per Lkw nach Stuttgart-Zuffenhausen transportiert. Darüber hinaus sind aktuell mehr als 10 % aller Lkw-Materialanlieferungen ins Werk Stuttgart-Zuffenhausen auf alternative Antriebe umgestellt worden. Die Lkws werden dabei mit Biogas (Bio-CNG) oder synthetisch hergestelltem Diesel (reFuel) angetrieben. Auch dies trägt zu einer Reduzierung der CO_2-Emissionen bei.

SCHUTZ DER ARTENVIELFALT

Biodiversität ist für den Menschen lebensnotwendig. Der Schutz der Artenvielfalt geht daher weit über den reinen Naturschutz hinaus. Er zählt neben dem Klimawandel zu einer der globalen Aufgaben der heutigen Zeit. Der Porsche AG Konzern ist sich dessen bewusst und setzt sich an seinen Standorten aktiv für den Erhalt der Biodiversität ein.

Biodiversität bewerten und managen

Im Fokus des Engagements stehen insbesondere die eigenen Unternehmensstandorte und ihr direktes Umfeld. Der Porsche AG Konzern will die besiedelte und unbesiedelte Natur und Landschaft schützen sowie seine eigenen Umweltauswirkungen gering halten. Dadurch will der Porsche AG Konzern die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer sichern. Deshalb widmet der Porsche AG Konzern diesen Aspekten besondere Aufmerksamkeit.

Um die Artenvielfalt an den eigenen Produktionsstandorten besser bewerten und managen zu können, arbeitet die Porsche AG mit einem innovativen Biodiversitätstool des Volkswagen Konzerns. Damit untersucht die Porsche AG seit 2021 den Standort Stuttgart-Zuffenhausen anhand definierter Biodiversitätskriterien. Das Tool wird stetig optimiert. Bis 2025 strebt der Porsche AG Konzern an, in Bezug auf die Vision der „Zero Impact Factory“ verbindliche Ziele für die Biodiversität zu definieren.

Naturnahes Firmengelände

In 2021 richtete die Porsche AG am Standort Stuttgart-Zuffenhausen im Rahmen ihres Engagements für ein naturnahes Firmengelände eine Fläche von 2.000 Quadratmetern als grüne Naherholungsfläche für die Mitarbeiter und die Nachbarschaft ein. Die angepflanzten Weiden und heimischen Pflanzen bieten zudem Rückzugsorte für Insekten.

Bereits im Jahr 2020 wurden für den Natur- und Artenschutz am Standort Stuttgart-Zuffenhausen auf einer werkseigenen Streuobstwiese 13 Bienenvölker mit jeweils rund 50.000 Tieren angesiedelt. Im Jahr 2021 siedelte die Porsche AG dort noch fünf weitere Völker an. Zusätzlich wurde ein weiterer Bienenstandort in Stuttgart-Zuffenhausen gewonnen. Am Waldrand zwischen den zentralen Werkstätten und dem ehemaligen Bosch-Gelände sind daher zehn neue Bienenvölker beheimatet.

Das Werk in Stuttgart-Zuffenhausen ist der zweite Unternehmensstandort des Porsche AG Konzerns mit eigenen Bienenvölkern. Ebenfalls im Werk Leipzig leben bereits seit 2017 rund drei Millionen Honigbienen auf einem naturbelassenen Offroad-Gelände.

Auch im Umfeld des Entwicklungszentrums in Weissach setzt sich die Porsche AG für den Schutz der Biodiversität ein. Dazu wurde gemeinsam mit Experten aus den Bereichen Landschaftsplanung und Artenschutz ein Leitfaden entwickelt. Dieser empfiehlt konkrete Handlungsanleitungen für zukünftige Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen. Ziel der Umgestaltungen ist ein Biotopverbund zu den außerhalb des Entwicklungszentrums liegenden, naturraumtypischen Strukturen und Arten. Ein spezielles Augenmerk gilt hierbei besonders geschützten Wildbienenarten. Um ihre Existenzbedingungen zu verbessern, wurden auf ausgewählten Grünflächen Wildbienenweiden angelegt. Weitere Maßnahmen sind im Projekt „Naturnahes Firmengelände“ in Planung. So soll die Arten- und Lebensraumvielfalt am Standort Weissach kontinuierlich gefördert werden.

In der Automobilbranche ist zudem das nachhaltige Beweidungskonzept des Produktionsstandorts Leipzig einzigartig. Bereits im Jahr 2002 siedelte die Porsche Leipzig GmbH dort Exmoor-Ponys und Auerochsen auf einer 132 Hektar großen Naturfläche an. Diese dient auch finnischen Landschafen und zahlreichen Wildtieren als Lebensraum.

Porsche Taycan: Der vollelektrische Sportwagen entsteht in Stuttgart-Zuffenhausen seit 2019 bilanziell CO_2-neutral.

SOZIALES

Der Porsche AG Konzern trägt eine große Verantwortung für seine Mitarbeiter und die Gesellschaft. Deshalb fördert der Porsche AG Konzern durch vielfältige Aktivitäten die Sicherheit, die Weiterentwicklung und das Wohlbefinden der Mitarbeiter. Zugleich engagiert sich der Porsche AG Konzern für die Stärkung von Vielfalt und Chancengerechtigkeit und will eine Unternehmenskultur fördern, in der jeder willkommen ist und seine Fähigkeiten einbringen kann. Der Porsche AG Konzern möchte insbesondere benachteiligte und sozial schwache Gesellschaftsgruppen stärken. Mit dem Ziel, eine langfristige Wirkung zu erreichen, setzt der Porsche AG Konzern auf gezielte Schulungen und eine Sensibilisierung für diese Themen.

› STRATEGIEFELD PARTNER DER GESELLSCHAFT

Der Porsche AG Konzern versteht sich als verantwortungsbewusstes Mitglied und Partner der Gesellschaft. Im Rahmen der 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. Mit dem Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ setzt der Porsche AG Konzern mit Corporate-Citizenship-Projekten einen Fokus bei den Menschen, deren Lebensumfeld direkt oder indirekt mit dem Porsche AG Konzern verbunden ist – ob an den eigenen Unternehmensstandorten oder bei Zulieferern und Geschäftspartnern. Vor allem junge oder benachteiligte Menschen sollen durch gezielte Förderung und Ausbildung befähigt werden, ihre Lebenssituation dauerhaft zu verbessern.

Bereits seit 2020 hat der Porsche AG Konzern für das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ ein eigenes Kernteam, bestehend aus Vertretern aller relevanten Organisationseinheiten der Porsche AG. Das Gremium tagt regelmäßig im Abstand von sechs Wochen. Es legt eine gemeinsame Strategie für die Projekte des Strategiefelds fest, treibt diese voran und vernetzt die relevanten Fachabteilungen. Für die finanzielle Förderung konzernweiter Projektideen wird der 2021 etablierte Gesellschaftsfonds genutzt. Im Berichtsjahr flossen die Mittel u. a. in die Umsetzung von Initiativen aus dem Programm „Porsche Ride“ in Deutschland, der Schweiz und Frankreich. Weitere Informationen enthält der Abschnitt → **„Join the Porsche Ride“**. Zudem wurde der Ausbau der Vermittlungsplattform „Porsche hilft“ finanziell gefördert, um weitere Team-Events zu ermöglichen.

Die Wirkung seiner Projekte im Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ will der Porsche AG Konzern mit anerkannten Methoden messen. Vor allem für strategische Leuchtturmprojekte strebt der Porsche AG Konzern eine objektive Erfolgsmessung anhand quantitativer Kriterien an. Zusätzlich hält der Porsche AG Konzern Kontakt zu den Teilnehmern, um sich davon zu überzeugen, dass ein Projekt wirklich einen nachhaltig positiven Einfluss auf ihr Handeln hat und wie sich ihre Lebenslage verändert. Im Berichtsjahr wurde die Wirkungsmessung weiter ausgebaut, u. a. für die Initiativen im Programm „Porsche Ride“. Ferner wurden für alle strategischen Projekte konsistente Kennzahlen entwickelt, die ihren Aktionsradius – Reichweite und erzielte Wirkung – abbilden. Die Ergebnisse sollen auch verwendet werden, um aktuelle und zukünftige Projekte kontinuierlich an die Bedürfnisse der Betreffenden anzupassen.

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

Soziale Aktivitäten weltweit

„PORSCHE HILFT“

Ehrenamtliches Engagement ist ein fester Bestandteil der Porsche-Unternehmenskultur. Angesichts der Folgen globaler Krisen wie der Corona-Pandemie und des Klimawandels sowie weiterer geopolitischer Herausforderungen hat die Porsche AG ihre Unterstützung für Betroffene im Berichtsjahr ausgeweitet. Die Initiative „Porsche hilft“ ergänzt die umfangreichen finanziellen Hilfen der Porsche AG durch die Vermittlung ehrenamtlicher Helfer.

Eine digitale Plattform vermittelt interessierte Mitarbeiter als Freiwillige an Organisationen und Vereine. So können Einzelpersonen – vom neuen Mitarbeiter bis zum Rentner – wie auch Teams schnell und unkompliziert Hilfe leisten. Die Auswahl der Projekte und Organisationen ist dabei auf die Unternehmensstrategie, insbesondere die Nachhaltigkeitsaspekte „Engagement und Empowerment“, abgestimmt. Die Porsche AG baut die Plattform laufend aus und erweitert das Spektrum an möglichen Einsätzen.

Das Angebot wird rege genutzt. Im Berichtsjahr leisteten die Freiwilligen mehr als 1.400 Stunden ehrenamtliche Arbeit. U. a. halfen sie, Spielplätze für benachteiligte Kinder und Jugendliche neu zu gestalten, pflanzten mehrere tausend Bäume und sammelten bei einer internationalen Aktion zum „World Cleanup Day“ fast vier Tonnen Abfälle rund um Porsche-Standorte weltweit.

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

Für ihr umfangreiches Engagement im Rahmen des Ukraine-Konflikts wurde die Initiative mit dem Trendence Award in der Kategorie „Unternehmen helfen Menschen“ ausgezeichnet.

„RESPONSIBLE MICA INITIATIVE“

Wie viele andere Hersteller verarbeitet auch die Porsche AG den Rohstoff Mica und engagiert sich in der „Responsible Mica Initiative“ (RMI). Die Porsche AG war 2022 im Vorstand der Initiative vertreten. Diese veröffentlichte 2021 einen weltweiten Arbeitsplatzstandard für Arbeitssicherheit, faire Arbeitsbedingungen und Löhne: den „Global Mica Standard“. Weitere Informationen enthält das Kapitel → **„Nachhaltige Lieferkette“**.

„PORSCHE AFTERSALES VOCATIONAL EDUCATION“

Im Programm „Porsche Aftersales Vocational Education“ (PAVE) werden seit mehr als zehn Jahren hoch qualifizierte Mitarbeiter 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 Mitarbeitern. Langfristige strategische Schulkooperationen sorgen zudem dafür, dass die Ausbildungskompetenzen lokal verankert werden können, PAVE wirkt somit langfristig. 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.

„CASCADE“

Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG für den nachhaltigen Abbau von Naturkautschuk. Das Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) soll mehr Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen bei der Rohstoffgewinnung schaffen. Mit der Initiative unterstützen die Partner zahlreiche Kleinbauern auf der indonesischen Insel Sumatra. Indonesien gehört zu den weltweit wichtigsten Kautschuk-Regionen.

Vertreter beider Unternehmen identifizierten mögliche Nachhaltigkeitsrisiken in der Naturkautschuk-Lieferkette – allen voran eine starke Abhängigkeit der Kleinbauern vom Naturkautschuk-Anbau und mangelndes Wissen über effiziente Anbaupraktiken. Dementsprechend umfasst das Projekt Schulungen zu effizienten Anbaupraktiken, Einkommensdiversifikation und Arbeitssicherheit. Die Kleinbauern sollen befähigt werden, ihre Anbaumethoden umweltschonender und effizienter zu gestalten sowie ihre Lebensumstände und wirtschaftliche Situation langfristig zu verbessern. Insgesamt sollen rund 1.000 Kleinbauern durch lokale Partner geschult werden, davon nahmen im Berichtsjahr mehr als 400 Kleinbauern das Angebot wahr. Die Porsche AG und Michelin investierten bisher zusammen rund 1 Mio. € in das Projekt, das zunächst bis 2024 laufen soll.

„JOIN THE PORSCHE RIDE“

Die globale Initiative „Join the Porsche Ride“ orientiert sich eng an den „Sustainable Development Goals“ (SDG) der Vereinten Nationen. Um erfolgreich zum Erreichen dieser Ziele beizutragen, steht im Zentrum von „Join the Porsche Ride“ das lokale „Empowerment“ unterschiedlicher Zielgruppen. So reichen die Projekte von Bildungsprogrammen für Kinder zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen über die Inklusion von Menschen mit Behinderung bis hin zu Verbesserungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz. Die Umsetzung wird von einem Porsche Taycan begleitet. Dieser agiert als Impulsgeber und Botschafter für Nachhaltigkeit. Die Projekte sollen an ausgewählten, globalen Standorten auf fünf Kontinenten stattfinden. Da das Erreichen der Ziele nur durch langfristigen Einsatz umgesetzt und zukunftsfähig abgesichert werden kann, ist 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. Wichtig ist hierbei, die verschiedenen Projekte strukturell und strategisch sicher aufzustellen, um ihre erfolgreiche Fortführung langfristig zu gewährleisten. „Join the Porsche Ride“ unterstreicht das ganzheitliche Verständnis von sozialem und gesellschaftlichem Engagement des Porsche AG Konzerns. Im Berichtsjahr hat der Porsche Taycan seine Reise am Porsche-Standort Leipzig begonnen und Stationen in der Schweiz und in Frankreich angefahren.

Vielfältige Initiativen im Rahmen der Ukraine-Hilfe

SPENDEN FÜR DIE FLÜCHTLINGSHILFE

Für die Opfer des Ukraine-Konflikts spendete die Porsche AG im Berichtsjahr 1,5 Mio. €. Davon gingen 750.000 € an die deutsche UNO-Flüchtlingshilfe, einen langjährigen Partner des Volkswagen Konzerns. Weitere 250.000 € erhielt die Ferry-Porsche-Stiftung, die gezielt Kinder und Jugendliche unterstützt. Zudem wurden psychologische Angebote und Sprachkurse für ukrainische Geflüchtete unterstützt. Von Tochtergesellschaften wurden 500.000 € für die Menschen in der Ukraine gespendet, ebenfalls mit Fokus auf das UN-Flüchtlingskommissariat. Im Rahmen der Initiative „Porsche hilft" hatten auch Beschäftigte die Möglichkeit, für die Menschen in der Ukraine zielgerichtet und unkompliziert zu spenden.

Neben der schnellen und wirksamen Finanzhilfe für die ukrainische Bevölkerung unterstützte die Porsche AG Geflüchtete mit zahlreichen Förderprojekten.

„ASSE FÜR CHARITY"

Die Aktion im Rahmen des Porsche Tennis Grandprix unterstützt seit vielen Jahren gemeinnützige Projekte. So auch im Berichtsjahr: Pro geschlagenem Ass gingen 100 € in den Spendentopf. Der Gesamt-Spendenbetrag von 30.000 € kam zwei Organisationen zugute. Eine Hälfte ging an Agapedia, eine Initiative, die sich um ukrainische Flüchtlingskinder und deren Angehörige kümmert, Sprachbarrieren abbaut, dabei hilft, interkulturelle Erwartungen zu bewältigen, und traumatisierte Kinder begleitet. Die andere Hälfte ging an den Landessportverband Baden-Württemberg, der im Leistungssport auch ukrainische Geflüchtete zu seinen Mitgliedern zählt. Ziel ist es, den jungen Athleten Trainingsmöglichkeiten zu bieten und ihnen – wie auch ihren Trainern und Familien – bei den anstehenden Herausforderungen zügig und unbürokratisch zu helfen.

SPIELZEUGSPENDEN UND SPIELMOBIL

Nahe der Schleyerhalle in Stuttgart befindet sich eine Notunterkunft für Geflüchtete, in der 2022 auch zahlreiche Kinder untergebracht waren. Ihnen konnte die Porsche AG mit gespendeten Lego- und Playmobil-Sets eine Freude bereiten. Da es in den Unterkünften oft am nötigen Platz zum Spielen fehlt, kam mit den Sachspenden auch ein „Mobifant" zur Unterkunft. Diese Spielmobile der Stuttgarter Jugendhausgesellschaft sind mit vielfältigen Kreativ- und Bewegungsangeboten ausgestattet und fahren mit pädagogischem Fachpersonal an die Orte, wo Kinder besonders wenig Platz zum Spielen haben. Die Porsche AG hatte diese besondere Form der proaktiven Kinder- und Jugendarbeit bereits 2016 finanziell gefördert, um nach der ersten Flüchtlingswelle aus Syrien einen „Mobifanten" speziell für die Stuttgarter Flüchtlingsunterkünfte anzuschaffen.

MEDIZINISCHE HILFSGÜTER FÜR ARTHELPS

In der Ukraine herrscht immer wieder dringender Bedarf an medizinischen Hilfsgütern. Die Porsche AG spendete daher im Berichtsjahr über 200 Erste-Hilfe-Sets, die aus Entwicklungs- und Versuchsfahrzeugen stammten und Verbandsmaterial, Pflaster und vieles mehr beinhalteten. Die Spenden gingen an die gemeinnützige Organisation ARTHELPS, die regelmäßige Hilfstransporte in die Ukraine durchführt. In der ukrainischen Stadt Smila leistet ARTHELPS auch anderweitig Hilfe für geflüchtete Kinder und Jugendliche. Psychologische Betreuung und Kunsttherapie – die gerade bei Kindern sehr wirkungsvoll sein kann – sollen helfen, Kriegstraumata zu bearbeiten und potenziellen längerfristigen Folgen entgegenzuwirken.

Unterstützung für die Schwächsten der Gesellschaft

KINDER-LEBENS-LAUF

Ein sensibles Thema in die Öffentlichkeit zu bringen und durch kontinuierliche Aufklärungsarbeit mögliche Berührungsängste zu nehmen – das sind die Ziele des bundesweiten Kinder-Lebens-Laufs, der vom Bundesverband Kinderhospiz e. V. veranstaltet wird. 2002 gegründet, will der Verband die Versorgung von rund 50.000 Kindern und Jugendlichen mit lebensverkürzenden Erkrankungen verbessern, die Lebensqualität ihrer Familien steigern und die Gesellschaft für das Thema sensibilisieren.

Die Porsche AG war 2022 Hauptsponsor des Kinder-Lebens-Laufs. Mit einer Gesamtlänge von 7.000 km steuerte dieser zwischen April und Oktober insgesamt 120 Stationen der Kinderhospizarbeit an – darunter auch Stuttgart-Zuffenhausen.

Getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns[1]

Mio. €

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

BÜRGERSTIFTUNG STUTTGART – SUPP_OPTIMAL

Mit dem Projekt „Supp_Optimal" werden die Zubereitung und die Ausgabe von Lebensmitteln und warmen Mahlzeiten an Wohnsitzlose in Stuttgart koordiniert. Die Aktion ruft zu bürgerschaftlichem Engagement auf und sensibilisiert die Bevölkerung für die Notlage von Menschen ohne Wohnsitz. Die Porsche AG unterstützt das Projekt seit 2020, wodurch das Angebot noch erweitert werden konnte. Im Berichtsjahr floss eine Spende in Höhe von rund 600.000 € an die Organisation – Resultat einer Aktion der Porsche-Belegschaft. Anstatt die vorübergehende Senkung der Mehrwertsteuer während der Corona-Pandemie in der Porsche-Gastronomie in Preissenkungen umzusetzen, beschlossen Vorstand und Betriebsrat, die gesparten Gelder für die Essensversorgung Bedürftiger zu verwenden. Durch die Spende der Porsche AG konnten rund 53.000 Essen an bedürftige Menschen in Stuttgart ausgegeben werden.

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 Projekt „Lukas – ein Lächeln für Unternehmens-Kinder mit anderen Stärken" unterstützt die Porsche AG Mitarbeiter, deren Kinder aufgrund einer geistigen und/oder körperlichen Behinderung besondere Förderung brauchen, in Form von Spenden an die betreuende Einrichtung des Kindes. Die Initiative wurde 2019 von der Porsche AG gestartet. Bisher profitierten 24 Integrativkindergärten sowie Pflege- und Ganztagesbetreuungsstätten von dieser Förderung. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Projekts „Lukas" knapp 100.000 € gespendet.

PORSCHE 911 SALLY SPECIAL: UNIKAT FÜR DEN GUTEN ZWECK

Bei der „Monterey Car Week" in Kalifornien versteigerte Sotheby's ein ganz besonderes Einzelstück: den „911 Sally Special". Dieses wurde inspiriert von dem Sally Carrera, bekannt aus der Kinofilmreihe „Cars". Wie das berühmte Vorbild ist auch der 911 Sally Special im wörtlichen Sinne einzigartig: Es wird nur ein einziges Exemplar davon geben. Bei der Auktion wurde das Traumfahrzeug gemeinsam von der Porsche AG und den Pixar Animation Studios enthüllt – das war das erste Mal, dass Pixar ein solches Projekt unterstützte.

Das Exemplar erzielte einen Zuschlagspreis von 3,6 Mio. US-Dollar. Der Betrag ging an zwei Wohltätigkeitsorganisationen: ein Teil an „Girls Inc." – eine Initiative, die Mädchen helfen will, stark, klug und mutig zu sein. Der zweite Teil ging an die Organisation „USA for UNHCR". Diese leistet Nothilfe für die fast 6,2 Millionen Ukrainer, die seit Ausbruch des Konflikts in andere europäische Länder geflüchtet sind.

PORSCHE KOREA: „PORSCHE DO DREAM"

Mit der Kampagne „Porsche Do Dream" will Porsche Korea benachteiligten Kindern und Jugendlichen Chancen und 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 Gebäuden. Weitere Projekte im Rahmen der Initiative sind „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 sichern soll.

„Turbo für Talente" – Jugendförderung im Sport

NACHWUCHSFÖRDERUNG BEI VERSCHIEDENEN VEREINEN

Unter dem Motto „Turbo für Talente" engagiert sich die Porsche AG für den Nachwuchs in diversen Sportarten. Im Fußball bestehen Partnerschaften mit RB Leipzig, den Stuttgarter Kickers, der Red Bull Fußball Akademie, Borussia Mönchengladbach und FC Erzgebirge Aue. Im Bereich Eishockey fördert das Unternehmen den Nachwuchs bei den Bietigheim Steelers. Im Basketball ist die Porsche AG Namensgeber der Ludwigsburger Porsche Basketball-Akademie (BBA) – der Kaderschmiede der MHP RIESEN Ludwigsburg. Bei den Engagements geht es nicht nur darum, eine hochwertige Ausbildung im Sport zu ermöglichen; auch die soziale und persönliche Entwicklung der Kinder und Jugendlichen soll gefördert werden. Prominenter Pate des Förderprogramms ist Fußballweltmeister Sami Khedira.

FUSSBALLCAMPS FÜR GEFLÜCHTETE KINDER UND JUGENDLICHE AUS DER UKRAINE

Gemeinsam mit den Partnervereinen FC Erzgebirge Aue, Borussia Mönchengladbach, SV Stuttgarter Kickers und RB Leipzig initiierte die Porsche-Jugendförderung „Turbo für Talente" Fußballcamps für geflüchtete Kinder und Jugendliche aus der Ukraine. Standortübergreifend kamen über 100 Teilnehmer zusammen. Neben einer altersgerechten Trainingseinheit beinhaltete der Tag bei den jeweiligen Vereinen teils noch weitere Highlights, etwa eine exklusive Stadionführung oder einen Spielbesuch der Profimannschaft.

PORSCHE TURBO AWARD ERSTMALS AM HOCKENHEIMRING

Der Porsche Turbo Award ist seit vielen Jahren fester Bestandteil des Programms „Turbo für Talente". Einmal jährlich zeichnet die Porsche AG ausgewählte Nachwuchsspieler der Partnervereine in den Kategorien beste sportliche Entwicklung, beste schulische Leistung sowie außergewöhnliches soziales Engagement aus. Jeder Preisträger erhält einen Führerscheinkostenzuschuss in Höhe von 500 €. Die inzwischen siebte Auflage der Preisverleihung fand 2022 erstmals im Porsche Experience Center am Hockenheimring statt.

Neben der Award-Ehrung durften sich die Nachwuchssportler über ein „Co-Pilot Driving" auf den Strecken des PEC Hockenheimring freuen.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

In der Strategie 2030 sind neben den Kunden, der Gesellschaft und den Investoren die Mitarbeiter 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.

Unternehmenskultur bei Porsche

Für den Porsche AG Konzern ist eine starke Unternehmenskultur eine tragende Säule des Erfolgs. So ist der Porsche AG Konzern in der Lage, strategischen Herausforderungen zu begegnen und die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation zu schaffen. Der „Porsche Code" bietet dabei eine langfristige Orientierung und Zielvision für Mitarbeiter und Führungskräfte. Sie können dank der stetigen Weiterentwicklung die Porsche-Unternehmenskultur direkt mitgestalten und zu einer weiteren Verbesserung beitragen.

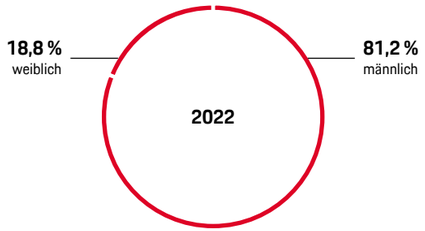
Ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, heißt vor allem, dass der Porsche AG Konzern seine Versprechen gegenüber seinen Mitarbeitern hält und dies auch im Arbeitsalltag erlebbar macht. Für Talente auf dem Arbeitsmarkt will der Porsche AG Konzern ein Top-Arbeitgeber sein. Die Grundlage dafür ist eine hohe Glaubwürdigkeit. Nur so kann der Porsche AG Konzern die qualifiziertesten Mitarbeiter von sich überzeugen und langfristig halten. In den Zukunftsfeldern will er IT- und Digitalisierungsexperten für sich gewinnen – daran arbeitet der Porsche AG Konzern verstärkt.

Die Porsche AG ist ständig auf der Suche nach neuen Mitarbeitern, die die Zukunft der Mobilität aktiv mitgestalten möchten. Dazu hat die Porsche AG verschiedene Maßnahmen ergriffen. Mit der Rekrutierungsinitiative „Porsche Tech Talents" hat sie beispielsweise speziell Nachwuchstalente im Digital- und Tech-Bereich angesprochen. Außerdem arbeitete die Porsche AG auch im Berichtszeitraum partnerschaftlich mit Hochschulen und Organisationen zusammen, so etwa mit „Formula Student Germany" oder mit der CODE University of Applied Sciences.

Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns

2022	**39.162**
2021	36.996
2020	36.359

Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns nach Geschlecht



Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf legt der Porsche AG Konzern großen Wert und unterstützt seine Mitarbeiter mit einer Vielzahl von Maßnahmen und Angeboten. So sorgen beispielsweise lokale Kooperationspartner für reguläre 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 dem 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.

Bei diesem Handeln berücksichtigt der Porsche AG Konzern die individuellen Bedürfnisse seiner Mitarbeiter und fördert eine variable Gestaltung von Arbeitsort und -zeit. Damit schafft er ein hohes Maß an Flexibilität. Mit der 2021 angepassten Gesamtbetriebsvereinbarung für mobiles Arbeiten hat die Porsche AG diese Flexibilität weiter gesteigert und im Berichtsjahr mobiles Arbeiten an bis zu zwölf vollen Tagen pro Kalendermonat ermöglicht. Daneben ist stundenweises mobiles Arbeiten möglich. 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.

Weitere Angebote reichen von der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit und diversen Teilzeitoptionen über unterschiedliche Konzepte zur Arbeitszeitflexibilisierung, wie beispielsweise im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals bis hin zu einer Pflegezeit, um Familienangehörige zu unterstützen.

Ausgezeichneter Arbeitgeber

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.

In verifizierten Arbeitgeberbewertungen von Studenten konnte die Porsche AG 2022 erneut Topplatzierungen belegen. So wurde die Porsche AG im Rahmen des „Universum Student Survey" als attraktivster Arbeitgeber für Studierende der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften gekürt. Bei den angehenden IT-Spezialisten belegte die Porsche AG einen sehr guten fünften Rang als attraktivster Arbeitgeber mit Hauptsitz in Deutschland. Auch im „Universum Young Professionals Survey" konnte die Porsche AG im Ingenieurwesen und bei den Wirtschaftswissenschaften den ersten Platz halten. In der IT-Kategorie für junge Erwachsene ist es gelungen, die Platzierung und Zustimmung deutlich zu steigern. Auf dem vierten Platz ist die Porsche AG mit Abstand die am besten platzierte deutsche Arbeitgebermarke.

Auch in der jährlichen Erhebung des Trendence Instituts schafft es die Porsche AG im Berichtsjahr, sich bei den Studenten der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften zu verbessern. Im stark umkämpften IT-/Informatik-Bereich hielt sie die Vorjahresplatzierung. Lediglich im „Young Professional Ranking" schnitt die Porsche AG bei der Zielgruppe der Ingenieure und IT-Spezialisten etwas schlechter ab.

Schließlich wurde die Porsche AG bei einer Studie der „Automobilwoche" und des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA) von Studenten und künftigen Hochschulabsolventen erneut zum „attraktivsten Arbeitgeber in der Automobilindustrie" gewählt. Damit wurde die Porsche AG – wie im Vorjahr – mit dem „Automotive TopCareer Award" ausgezeichnet.

Außerdem erhielt die Porsche AG den „Glassdoor Award" für Mitarbeiterzufriedenheit. Die Porsche AG belegte Platz 5 der 25 besten Arbeitgeber in Deutschland (Vorjahresplatzierung: Platz 9) und ist damit bei „Glassdoor" zum dritten Mal in Folge unter den zehn besten Arbeitgebern. Glassdoor ist eine Website, auf der Mitarbeiter freiwillig und anonym ihre aktuellen und ehemaligen Arbeitgeber bewerten können.

Messung der Mitarbeiterzufriedenheit

Dem Porsche AG Konzern ist es ein wichtiges Anliegen, dass sich seine Mitarbeiter aktiv in Prozesse einbringen und dass ihre Meinungen, Einschätzungen und Anregungen auch Gehör finden. Einmal jährlich führen die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften eine Mitarbeiterbefragung durch. Dieses Stimmungsbarometer misst zum einen die Zufriedenheit der Mitarbeiter, zum anderen dient es intern als Indikator für die Attraktivität als Arbeitgeber. U. a. werden die Themen „Bewältigung von Leistungsdruck und Anforderungen", „Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben", „Möglichkeit zur Weiterqualifizierung" und „Führungsstil des direkten Vorgesetzten" abgefragt.

Die Ergebnisse des Stimmungsbarometers dienen dazu, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und Führungskräfte über eventuellen Handlungsbedarf in ihren Organisationseinheiten zu informieren. Vorher festgelegten Abläufen folgend, definieren die Führungskräfte dann zusammen mit ihren Mitarbeitern geeignete Maßnahmen. Unterstützt werden sie dabei von dem für das Stimmungsbarometer zuständigen Team, das verschiedene Instrumente zur Verfügung stellt. Ziel ist es, langfristig sicherzustellen, dass die Maßnahmen in den Organisationseinheiten auch umgesetzt werden. An der Befragung des Stimmungsbarometers 2022 beteiligten sich mehr als 16.000 Mitarbeiter der Porsche AG. Das entspricht einer Teilnehmerquote von 73 %. Der Stimmungsindex ist eine Hauptkennzahl des Stimmungsbarometers. Im Berichtsjahr lag er bei 78 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit konnte das Niveau des Vorjahres weitestgehend gehalten werden.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bilden für die Porsche AG die Basis für Motivation und Leistungsbereitschaft. Sicherheit am Arbeitsplatz ist für die Porsche AG und ihre Beschäftigten daher ein wichtiges Ziel. Das eng verzahnte Arbeitsschutzmanagement soll eine einheitliche Vorgehensweise gewährleisten und u. a. dafür sorgen, dass rechtliche Vorgaben umgesetzt werden. So sollen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten so weit wie möglich vermieden werden.

Arbeitsschutz

In einer Richtlinie zum Arbeitsschutz sind die zentralen Prozesse des Arbeitsschutzes im Rahmen der gesetzlichen Regelungen standardisiert und festgelegt. Diese Richtlinie ist ein wesentliches Element des Porsche-Compliance-Managementsystems. Sie gilt für alle Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften in Deutschland. Die Führungskräfte haben darauf zu achten, dass ihre Mitarbeiter die Vorgaben der Richtlinie kennen und einhalten. Daneben stehen Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit beratend zur Seite. Grundsätzlich ist die gesamte Belegschaft der einbezogenen Gesellschaften über die gesetzlich festgelegten Vertreter in den Arbeitsschutzausschüssen gemäß Arbeitssicherheitsgesetz repräsentiert. Die Überarbeitung dieser Richtlinie wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Erweitert um den Gesundheitsschutz soll sie in Zukunft die Basis für ein zertifizierbares Arbeitsschutzmanagementsystem bilden.

Fortschreitende Automatisierung und digitaler Wandel führen dazu, dass sich die Arbeitswelt immer schneller verändert und anspruchsvoller wird. Besonders wichtig sind daher sichere Arbeitsbedingungen sowie ergonomisch gestaltete Arbeitsplätze. Die Abteilung „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz" ist gemäß Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) verantwortlich für eine entsprechende Beratung. Verantwortlich für die Realisierung sind die jeweiligen Fachbereiche. Vertreter der Abteilung begehen regelmäßig die bestehenden Arbeitsplätze und helfen bei Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen.

Sicherheitsingenieure beraten bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen, Maschinen und Anlagen. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der Prävention von Unfall- und Gesundheitsgefahren. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus begleiten und überwachen spezielle Baustellenexperten Bau- und Montagestellen.

Aktuelle Sicherheitsstandards entwickelt die Porsche AG kontinuierlich weiter.

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. Jährlich legen die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften in Deutschland Zielwerte fest, wie sie die Sicherheit der Mitarbeiter am Arbeitsplatz kontinuierlich verbessern wollen.

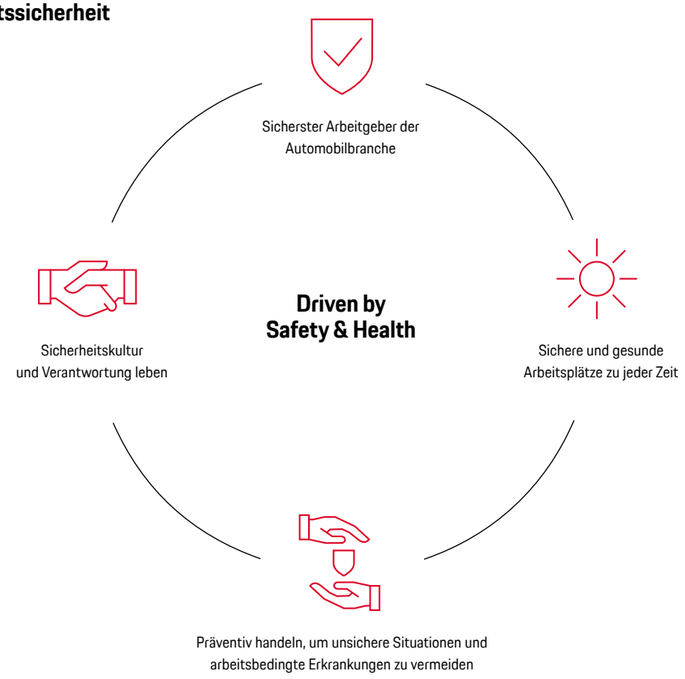
Präventives Gesundheitsmanagement

Maßnahmen, die zur Mitarbeitergesundheit beitragen, bündelt die Porsche AG im Gesundheitsmanagement. So gibt es neben der sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Betreuung der Mitarbeiter an den deutschen Standorten Angebote zur vorbeugenden betrieblichen Gesundheitsförderung. Zudem bietet das Gesundheitsmanagement Kurse an, z. B. zu gesunder Ernährung, Entspannungstechniken und wirksamer Selbstführung. Mitarbeiter können sich individuell und arbeitsplatznah physiotherapeutisch beraten und bei akuten Störungen auch behandeln lassen. Betriebsärzte helfen gemäß Arbeitssicherheitsgesetz dabei, die Arbeitsplätze gesundheitsgerecht und ergonomisch zu gestalten. Außerdem untersuchen sie die Beschäftigten präventiv, geben Ratschläge, unterstützen bei der Organisation der Ersten Hilfe und helfen Mitarbeitern nach einer Erkrankung bei der Wiedereingliederung. Die Umsetzung der Vorgaben wird durch sicherheitstechnische Begehungen regelmäßig überprüft. In einem detaillierten Arbeitsschutzbericht werden wesentliche Kennzahlen dazu erhoben und zusammengefasst.

Die Hauptabteilung „Gesundheitsmanagement“ ist für alle gesundheitsfördernden Maßnahmen, Strukturen und Prozesse verantwortlich. Zudem gibt es mehrere betriebsärztliche Abteilungen, die für die arbeitsmedizinische Betreuung zuständig sind. Als präventivmedizinische Disziplin ist die Arbeitsmedizin eine Grundfunktion des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Zu den Aufgaben der Betriebsärzte gehört es, die Wechselbeziehungen zwischen Arbeit und Mensch zu analysieren. Darüber hinaus helfen sie einerseits den Mitarbeitern, ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit zu fördern. Andererseits unterstützen sie die Porsche AG dabei, die Arbeitsbedingungen gesundheitsgerecht zu planen und zu gestalten. Im Rahmen der Erste-Hilfe-Organisation gehören der Arbeitsmedizin auch Notfallsanitäter an. So ist die akut- und notfallmedizinische Versorgung in den Werken stets sichergestellt.

Um dafür Sorge zu tragen, dass nach einer längeren Krankheit die Leistungsfähigkeit wiederhergestellt werden kann, verfügt die Porsche AG über ein gezieltes betriebliches Eingliederungsmanagement. Betroffene Mitarbeiter werden dabei beispielsweise stufenweise wiedereingegliedert und so von Neuem an die Belastungen des Arbeitslebens herangeführt. Um im Fall psychosozialer Belastungen und in schwierigen Lebenslagen zu unterstützen, verfügt das Gesundheitsmanagement der Porsche AG zudem über eine Sozialberatung.

Zielbild der Arbeitssicherheit



Einbindung der Mitarbeiter

Alle Mitarbeiter sind über gesetzlich festgelegte Vertreter in Arbeitsschutzausschüssen repräsentiert. Die standortspezifischen Ausschüsse tagen viermal im Jahr. 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.

2022 hat die Porsche AG eine Kommunikationskampagne zur Sensibilisierung und Motivation der Beschäftigten bezüglich sicherer Verhaltensweisen bei der Arbeit ausgerollt. Sie informiert auf verschiedenen Wegen über Unfallschwerpunkte, aktuelle Themen sowie Statements der Unternehmensleitung und der Arbeitnehmervertretung.

Um Gefährdungen von Mitarbeitern anderer Unternehmen an den Standorten so gut wie möglich auszuschließen, hat die Porsche AG genaue Verhaltensregeln aufgestellt. In erster Linie gelten diese bei Baumaßnahmen sowie der Beschaffung und Montage von Maschinen und Anlagen.

Fortlaufende Unterstützung in der Corona-Pandemie

Die Gefahrenabwehrorganisation bei der Porsche AG hat sich im Berichtsjahr intensiv mit der Corona-Pandemie beschäftigt. Um die Gesundheit ihrer Mitarbeiter zu schützen, hat die Porsche AG eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet, beispielsweise betroffene Fachbereiche informiert und mit Behörden kommuniziert. Eine Telefonhotline und ein zentrales Postfach dienten Mitarbeitern als Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Coronavirus. Mitarbeiter im Verwaltungsbereich konnten zu ihrem Schutz mobil arbeiten. Angebote zu Erst-, Zweit- und Auffrischungsimpfungen standen allen Beschäftigten zur Verfügung. Zum ausführlichen Schutzkonzept gehörten auch Selbsttests für die Mitarbeiter und Teststationen zur Durchführung von PCR-Tests.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

MITARBEITERENTWICKLUNG UND SOZIALVERTRÄGLICHE TRANSFORMATION

Angesichts der Transformation der Automobilindustrie sollen Mitarbeiter fachliche und überfachliche Kompetenzen für sich verändernde Aufgaben und Rollen in verschiedenen Zukunftsfeldern vermittelt bekommen. Das Personal- und Sozialwesen ist dabei Treiber, Impulsgeber und Kontrollinstanz. Die Anpassung und Implementierung der Inhalte, Prozesse und Tools zur Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation erfolgt in der Zusammenarbeit mit den einzelnen Bereichen.

Zentrale Qualifizierungsangebote gibt es nicht nur für die Entwicklung überfachlicher Kompetenzen und als Entwicklungsprogramme für das Management. Hinzu kommen Angebote für einzelne Zielgruppen, z. B. die „Beschaffungsakademie“ und die „Porsche Academy“ für die weltweite Handelsorganisation. Zur konkreten Begleitung in Veränderungen wirken die sogenannten „HR Business Partner“, die Führungskräfte und das ganzheitliche Programm „Change@Porsche“ zusammen.

In ressortübergreifender Zusammenarbeit hat der Porsche AG Konzern fünf Ziele aufgestellt.

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten
2. Mitarbeiter bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen
4. Mitarbeiter und Führungskräfte bei Veränderungsprozessen begleiten
5. Wirksamkeit der Maßnahmen evaluieren und optimieren

Für jedes Ziel gibt es eine definierte Zusammenstellung geeigneter Maßnahmen. Bisher wendet diese vor allem die Porsche AG an. Andere Konzerngesellschaften können sie frei an ihre eigenen Bedürfnisse anpassen und ebenfalls anwenden.

Zu 1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten

Seit 2019 gibt es bei der Porsche AG das strategische Kompetenzmanagement. Seitdem haben Vertreter der Fachbereiche die Bedarfe an fachlicher und überfachlicher Entwicklung erhoben. 2022 hat die Porsche AG diese aktualisierten Bedarfe in einer unternehmensweiten Landkarte zusammengeführt. Sie enthält eine kurz-, mittel- und langfristige Planung strategischer Kompetenzen. Zusätzlich gibt es entsprechende bereichsspezifische Landkarten.

Auf dieser Grundlage plant die Porsche AG ihren Personalbedarf in Form von Berufsprofilen und gestaltet Maßnahmen zur Weiterentwicklung der gesamten Organisation und der Kompetenzen der Mitarbeiter. Dafür hat die Porsche AG auch neue Organe geschaffen, wie z. B. das „Transformation Office“ und die sogenannten Transformationsausschüsse der Betriebsräte in Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG außerdem eine bereichsübergreifende Qualifizierungsorganisation geschaffen, die alle Qualifizierungs- und Entwicklungsmaßnahmen aufeinander abstimmen soll. Durch dieses „Portfoliomanagement Qualifizierung Transformation“ kann die Porsche AG unternehmensweite Angebote zusammenstellen, die genau auf die Unternehmensziele ausgerichtet sind.

Zu 2. Mitarbeiter bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
Im Berichtsjahr hat die Porsche AG bestehende Qualifizierungsangebote weiterentwickelt oder ausgebaut. Beispielsweise wurde das Qualifizierungsprogramm „Instandhalter 4.0“ zur Digitalisierung industrieller Produktion für Instandhalter von Fabrik-IT, Robotik und Steuerungstechnik erweitert. Für Entwicklungsingenieure hat die Porsche AG einen Qualifizierungsbaukasten mit neuen Methoden und Tools der Systemtechnik bereitgestellt. Weiterhin gibt es einen neuen Mechatronik-Baukasten und ein neues Cyber-Security-Management-Professional-Programm.

Zur Förderung strategisch relevanter Kompetenzen, z. B. der Schlüsselkompetenzen von Ausbildern und Auszubildenden, steht ein Zentralbudget zur Verfügung. Dieses ist sowohl für die umfangreiche Qualifizierung ganzer Mitarbeitergruppen als auch für die individuelle Transformationsqualifizierung gedacht. Daraus entstanden im Berichtsjahr verschiedene zentrale Instrumente und Angebote.

So hat die Porsche AG im zweiten Halbjahr 2022 begonnen, standardisierte, systemgestützte Qualifizierungs- und Entwicklungsgespräche anzubieten. Bis 2023 sollen sie unternehmensweit eingeführt sein. Dann sollen Führungskräfte mit ihren Mitarbeitern im Tarifbereich jährlich ein Mitarbeitergespräch mit dem Schwerpunkt Qualifizierung und Weiterentwicklung führen.

In dem Gespräch können Führungskräfte und Mitarbeiter gemeinsam herausfinden, über welche Kompetenzen der Mitarbeiter bereits verfügt, wie er sie zukunftsorientiert ausbauen und sich dadurch gezielt weiterentwickeln kann. So will die Porsche AG die Kompetenzen aller Beschäftigten schrittweise einheitlich und zentral dokumentieren. Darauf aufbauend kann die Porsche AG die weitere Mitarbeiterentwicklung planen, z. B. die Potenzialerkennung für die Entwicklung ins Management sowie den Umfang und den Inhalt des Qualifizierungsportfolios.

Um der großen Bedeutung interner Entwicklungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen, hat die Porsche AG 2021 seine Mitarbeiter zum Thema „Personalentwicklung“ der Querschnittsstrategie „Transformation Driving Change“ repräsentativ und anonym befragt. Die Porsche AG wollte u. a. wissen, wie sie ihre aktuellen Entwicklungswege wahrnehmen und was sie von ihrer Entwicklung im Porsche AG Konzern erwarten. Dazu wurde eine zufällige Stichprobe aus der Gesamtbelegschaft gebildet, in der über 60 % der Fragen beantwortetet wurden. Zusätzlich gab es ein externes Benchmarking zum gleichen Thema.

Aus den Ergebnissen dieser Befragung konnte die Porsche AG einen fundierten Blick auf die Karrieremöglichkeiten der Mitarbeiter gewinnen. Daraus leitete die Porsche AG im Berichtsjahr neue Möglichkeiten der Personalentwicklung ab.

— Für die persönliche Weiterentwicklung hat die Porsche AG 2022 ein Curriculum zum Thema „Persönliche Weiterentwicklung und Selbstreflexion“ für alle Mitarbeiter eingeführt. Dieses ergänzt das bereits vorhandene Modul „Selbstreflexion auf dem Weg ins Management“, da Selbstreflexion für alle eine wichtige Kompetenz ist. Das neue Curriculum soll die Mitarbeiter dabei unterstützen, ihre Stärken und Entwicklungsfelder zu erkennen und diese Erkenntnisse für ihren weiteren beruflichen Werdegang zu nutzen.
— Digitalkompetenzen fördert die Porsche AG unter dem Dach der „DigitalAcademy Porsche“. Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns finden dort ein ressortübergreifendes Qualifizierungsangebot in Zusammenarbeit mit internen und externen Fachexperten. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG das Angebot insbesondere in den Gebieten Software-Entwicklung, AI & Data, IT-Architektur, Cloud-Computing und Digital Security weiter ausgebaut. Besonders gefragt waren 2022 die Schulungen zu agilen Arbeitsweisen, z. B. dem „Scaled agile Framework“. Das zeigt die zunehmende Agilität bei der Porsche AG, z. B. bei der digitalen Produktorganisation.
Unter dem Dach der „DigitalAcademy Porsche“ lizenziert die Porsche AG auch externe Lernportale und kann dadurch sowohl mehr fachliche Qualifizierungen von hoher Qualität anbieten als auch dringende Qualifizierungsbedarfe kurzfristig bedienen.
— Auch über die „DigitalAcademy Porsche“ hinaus hat die Porsche AG im Berichtsjahr bei ihren Lernangeboten digitale Methoden eingeführt. Z. B. setzte die Porsche AG auf Gamification. Vom „Digital Fitness Check“ bis zum „Smart Factory Exit Room“ verwendete die Porsche AG unterschiedliche Formen besonders aktivierender und erlebnisorientierter „Blended-Learning-Angebote“.
— Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die Plattform „LearningExperience@Porsche“ getestet. Sie soll über Unternehmensressort und Hierarchieebenen hinweg Orientierung angesichts der Vielzahl der Angebote geben. Es handelt sich um eine KI-gestützte Suchmaschine, mit der die Mitarbeiter für ihren Aufgabenbereich und ihre Rolle geeignete Qualifizierungs- und Entwicklungsmaßnahmen finden.
Gleichzeitig ergänzt „LearningExperience@Porsche“ die bestehende Porsche-Lernplattform durch eine optimierte und übergreifende Lernumgebung. Es gibt beispielsweise zusätzliche Möglichkeiten zum Individualisieren, adaptive „Learner Journeys“ und neue Möglichkeiten, miteinander zu lernen.

Um dem Lernen von- und miteinander im Berufsalltag mehr Raum zu geben, eröffnete die Porsche AG im Sommer 2021 am Standort Stuttgart-Zuffenhausen das „Learning Lab“. Auf über 200 Quadratmetern finden die Mitarbeiter dort Raum zum Experimentieren, Vernetzen und Gestalten. Es gibt auch ein Studio für Videoaufnahmen und professionelle Livestreams sowie einen Raum zur Erstellung eigener Podcasts.

In enger Zusammenarbeit mit den Fachbereichen entwickelte die Porsche AG im „Learning Lab“ 2022 Veranstaltungen zur Förderung von Lernkompetenz und Vertrauen in die eigene Lernfähigkeit. Unterschiedlichste Zielgruppen konnten moderierte Formate buchen, die sie entweder individuell oder als Team in der persönlichen Weiterentwicklung fördern.

So leitet z. B. das Format „Weiterdenker“ Mitarbeiter dabei an, Wissen eines Experten an Kollegen weiterzugeben. Diese Form des strukturierten Wissenstransfers gewinnt umso mehr an Bedeutung, je dynamischer sich Organisationen und Aufgabengebiete verändern.

Auch der Workshop „Boxenstopp Zukunft“ hat gezeigt, wie sich die Transformation der Automobilindustrie im Arbeits- und Lernalltag der Mitarbeiter niederschlägt. Mit innovativen Methoden erarbeiten Teams im „Learning Lab“ ein Bild der Zukunft ihrer Arbeit und leiten gemeinsam Kompetenzbedarfe und Lernpläne für ihr Fachgebiet ab.

Mit dem „Learning Lab“ hat die Porsche AG also nicht nur einen „Showroom“ zum Thema Weiterentwicklung geschaffen, sondern ermöglicht auch neuartige Formate zur Förderung von Austausch und Lernen. Auf dem Weg zur lernenden Organisation sind weitere Standorte und Formate in Planung.

Zu 3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen
Führungskräfte spielen eine wichtige Rolle bei der Transformation des Porsche AG Konzerns. Damit sie dieser Verantwortung nachkommen können, legte die Porsche AG im Berichtsjahr viel Wert auf den Ausbau von Führungskompetenzen und die persönliche Entwicklung ihrer Führungskräfte. Außerdem stärkte die Porsche AG ihre Führungskultur, mit der das Unternehmen Mitarbeiter zu herausragenden Leistungen motiviert und Neugier auf Veränderungen schafft.

— Als Grundlage einer geschlossenen Führungskultur konzipiert die Porsche AG jährlich das „Porsche Führungs-Lab“ neu, mit dem sie Führungskräfte in ihrer Führungsverantwortung stärkt. 2022 bereitete sie im Führungs-Lab Führungskräfte mit Disziplinarverantwortung auf ihre entscheidende Rolle für die erfolgreiche Transformation vor.
— Führungskräfte können sich zu relevanten Themen informieren und sich selbst in ihrem eigenen Tempo weiterqualifizieren. Hierbei unterstützt sie der Lernstream „Mein Team durch die Transformation führen“. Die Formate reichen von Kurzimpulsen zur Inspiration bis hin zu mehrtägigen Modulen oder detaillierten Unterlagen für Workshops mit dem Team. Die Module helfen, die Transformation als gemeinsame Führungsaufgabe zu verstehen.
— Ein wichtiger Schwerpunkt war die Stärkung der Führungskompetenzen hybrider Teams. Nach dem Corona-Winter 2021/22 nutzte die Porsche AG die Gelegenheit, wertvolle Erfahrungen aus den vorangegangenen Monaten in ein hybrides Post-Covid-Szenario zu überführen. Dieses verbindet die Flexibilität und Effizienz virtueller Zusammenarbeit mit dem gleichermaßen wichtigen persönlichen Austausch. Neue Rahmenbedingungen für mobiles Arbeiten bedeuten eine neue Rolle und neue Verantwortung für Führungskräfte. Mit umfassenden Informations- und Dialogveranstaltungen sowie ganzheitlichen Toolboxen und Workshop-Sets unterstützte die Porsche AG die Führungskräfte dabei, das hybride Zeitalter in ihren Bereichen zu gestalten.
— Ein neues Management-Kreis-Programm richtet sich an Mitarbeiter, die auf Grundlage der überarbeiteten Anforderungen erstmals eine Managementfunktion übernommen haben. Das Programm unterstützt sie bei ihren neuen Aufgaben. Die drei Schwerpunkte liegen dabei auf der Stärkung der Führungsrolle im Spannungsfeld operativer und innovativer Aufgaben, der Führung präsenter, hybrider und virtueller Teams sowie der wertschöpfenden Gestaltung des eigenen Handlungsspielraums.
— Für Mitarbeiter mit Potenzial für eine Laufbahn im Management hat die Porsche AG die „Porsche Vorbereitungsmodule Management“ entwickelt und 2022 weiter ausgebaut. Gemeinsam mit ihrer Führungskraft wählen die Potenzialträger diejenigen Module aus, die zu ihrem persönlichen Entwicklungsstand und -bedarf passen.

Zu 4. Mitarbeiter und Führungskräfte bei Veränderungsprozessen effektiv begleiten
Eine nachhaltige und sozialverträgliche Transformation ist nur möglich, wenn die Porsche AG die Menschen im Unternehmen während der gesamten Veränderungsprozesse im Blick hat. Deshalb legt die Porsche AG viel Wert auf ein ganzheitliches Change-Management. Sie will ein gemeinsames Verständnis der anstehenden Veränderungen entwickeln, eine schnellere Bewältigung der Veränderung ermöglichen, Akzeptanz stärken, Begleiterscheinungen steuern und die Leistungsfähigkeit der Organisation erhalten.

Dafür gibt es bei der Porsche AG seit 2022 die Zentraleinheit „Change@Porsche“. Sie macht Richtlinien, Verantwortlichkeiten und Instrumente der Veränderung transparent und gibt Orientierung. Dafür bietet sie eine individuelle Begleitung konkreter Veränderungsvorhaben. Gleichzeitig wirkt sie darauf hin, dass die gesamte Organisation eine gemeinsame Haltung in Bezug auf Veränderungsbereitschaft, Anpassungsfähigkeit, Mut, Neugier und Offenheit entwickelt. Diesen Prozess unterstützt die Porsche AG mit vielfältigen Kommunikationsmaßnahmen, Veranstaltungen und Tools.

Um zusätzliche Expertise für Veränderungsprojekte zu gewinnen, hat die Porsche AG begonnen, ein externes Partnernetzwerk aufzubauen. Im Berichtsjahr gab es die ersten Austauschformate, mit denen die Porsche AG den Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch förderte. Nach einer umfangreichen Basisqualifizierung im Vorjahr durchliefen 2022 erste „HR Business Partner“ eine neu aufgesetzte mehrwöchige „Learner Journey“. Diese bereitete sie auf ihre Rolle in Veränderungsprozessen vor und vermittelte praxisnahe Kompetenzen. Auch für Führungskräfte entstanden zusätzliche Qualifizierungsangebote zur Vorbereitung auf Change-Prozesse.

Im Berichtsjahr startete zudem die Initiative „#neverstoplearning“, mit der die Porsche AG unternehmensweit auf organisatorischer, individueller und Teamebene ihre Lernkultur förderte. So wurde z. B. eine Online-Community mit über 1.300 Mitgliedern aufgebaut.

Zu 5. Wirksamkeit der Maßnahmen evaluieren und optimieren
Regelmäßig überprüft die Porsche AG, wie zufrieden die Mitarbeiter mit den Angeboten zur Weiterbildung sind und wie die Prozesse dahinter funktionieren. Das hilft, Veränderungsprozesse mit passenden Maßnahmen zu unterstützen. Im Berichtszeitraum wurden neue Ansätze zur Qualitätssicherung entwickelt.

Wie schon in den Vorjahren konnten die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften mit ihren Angeboten auch im Berichtsjahr zusätzliche Mitarbeiter erreichen. Die Anzahl der Teilnehmer an den Weiterbildungsangeboten, gemessen an der aktiven Belegschaft, stieg um 9,2 %. Das liegt u. a. an der verbesserten Kommunikation der Angebote, z. B. dem neuen Intranetauftritt.

Gesamtzahl der Teilnahmen an Weiterbildungsmaßnahmen der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften

Gleiches gilt für die Anzahl der Teilnahmen an Weiterbildungsangeboten. Auch diese stieg im Vergleich zum Vorjahr um 15,4 %. Dabei wurden terminunabhängige Maßnahmen besonders häufig wahrgenommen und stiegen 2022 um 18,6 % gegenüber dem Vorjahr an.

Obwohl terminunabhängige Maßnahmen häufig kürzer sind als terminabhängige, stieg 2022 auch die Qualifizierungszeit je Mitarbeiter um 15 % an. Darin zeigt sich, dass die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften im Berichtszeitraum besser auf die Weiterbildungsbedarfe eingingen.

Im Berichtsjahr bildeten sich Führungskräfte im Schnitt 23,5 Stunden weiter.

Die Porsche AG ermittelt seit 2021 halbjährlich die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit den bestehenden Weiterbildungsmaßnahmen. Dafür verwendet die Porsche AG einen im Jahr 2020 entwickelten standardisierten Feedbackbogen, den die Teilnehmer automatisch nach Abschluss einer Maßnahme über die Porsche-Lernplattform erhalten. Dieser fragt nicht nur den Lernerfolg direkt nach der Maßnahme ab, sondern die Teilnehmer bewerten sie 90 Tage später nochmals. Dabei sollen sie vor allem angeben, inwieweit sie das Gelernte in ihrem Arbeitsalltag anwenden können.

Auch im Berichtsjahr führte die Porsche AG über diesen Feedbackbogen halbjährlich eine interne Auswertung durch. Diese stellte die Porsche AG den Verantwortlichen für die Weiterbildungsangebote sowie Vertretern des Managements zur Verfügung.

Ein neuer Feedbackbogen ist das zweite Jahr in Folge im Einsatz. Das direkt im Anschluss an eine überfachliche Qualifizierungsmaßnahme erhobene Feedback fiel mit einem Wert von 4,61 von fünf möglichen Punkten im Berichtsjahr positiv aus. Auch die Bewertung des Lern- und Transfererfolgs 90 Tage nach Beendigung der überfachlichen Qualifizierungsmaßnahme lag bei 4,18 von fünf möglichen Punkten.

Weiterhin erhebt die Porsche AG seit 2021 zwei Kennzahlen zur Qualitätssicherung ihrer Strategiearbeit: den „People Development Score“ und den „Training Quality Score“.

Der „People Development Score“ führt zwei Fragen aus dem internen Stimmungsbarometer zusammen: ob die Mitarbeiter sich weiterbilden können, wenn es für ihre Aufgaben nötig ist, und ob sie für sich interessante Entwicklungsmöglichkeiten beim Porsche AG Konzern sehen. Gegenüber dem Vorjahr ist der Index um etwa 1,0 % gesunken.

Der „Training Quality Score“ besteht aus drei Komponenten: dem Lernerfolg direkt nach Abschluss der Maßnahme, dem Transfererfolg 90 Tage später sowie der Weiterempfehlungsbereitschaft nach 90 Tagen. Im Berichtsjahr stieg dieser Index von 83,7 auf 85,2 von 100 möglichen Punkten.

Die Porsche AG wertet beide Kennzahlen aus und berichtet sie regelmäßig dem Personal- und dem Entwicklungsvorstand als Themenpaten.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Mitarbeiterentwicklung und sozialverträgliche Transformation“ enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

› STRATEGIEFELD PERSPEKTIVENVIELFALT

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

In 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 forcierte der Porsche AG Konzern die Zusammenarbeit in gemischten Teams. In einem Umfeld, das von Perspektivenvielfalt geprägt ist, sollen sich die unterschiedlichen Stärken und Kompetenzen aller Beteiligten optimal ergänzen, sodass jeder Einzelne das eigene Potenzial bestmöglich entfalten kann.

DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

Der Porsche AG Konzern setzt sich aktiv für Diversität und Chancengleichheit 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. Aktives Diversity-Management ermöglicht ein besseres Verständnis des Markts und führt außerdem zu einer höheren Arbeitgeberattraktivität.

Einbeziehung von Stakeholdern und Gesellschaft

Bei ihren Aktivitäten bezüglich Diversität und Chancengleichheit bezieht die Porsche AG interne und externe Stakeholder ein. Dafür gibt es einerseits interne Gremien, z. B. den „Arbeitskreis Chancengleichheit“, den „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ oder den Austausch mit Vertretern der Tochtergesellschaften, beispielsweise im Rahmen der „International Diversity Community“.

Andererseits setzt sich der Porsche AG Konzern auch außerhalb der Werkstore für ein vielfältiges und inklusives Miteinander ein. Der Porsche AG Konzern unterstützt soziale Projekte und vermittelt Mitarbeiter in ehrenamtliche Tätigkeiten. Ihr freiwilliges Engagement dient der Gesellschaft und erweitert ihr Blickfeld. Dafür sucht der Porsche AG Konzern den Austausch z. B. mit Nichtregierungsorganisationen.

Diversität als Unternehmensgrundsatz

Für den Porsche AG Konzern hat die Sicherung und Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit einen hohen Stellenwert. Der Porsche AG Konzern lehnt Diskriminierung in jeder Form ab. Er will eine tolerante, inklusive Unternehmenskultur schaffen, die Perspektivenvielfalt fördert und Unterschiede wertschätzt. Alle Mitarbeiter sollen ihre Persönlichkeit einbringen und individuelle Potenziale entfalten können. Daraus entsteht ein hohes Maß an Produktivität, Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit, Kreativität und Effizienz.

Gleichzeitig will der Porsche AG Konzern das Zugehörigkeits- und Zusammengehörigkeitsgefühl der Mitarbeiter stärken. Vielfalt als fester Bestandteil der Unternehmenskultur prägt das kulturelle Selbstverständnis der „Porsche-Familie“. Sie nimmt Unterschiede der Mitarbeiter im Hinblick auf Geschlecht, Nationalität, ethnische Herkunft, Religion, Behinderung, Alter, sexuelle Orientierung und Identität und weitere geschützte Diversity-Dimensionen als Vorteil und Wettbewerbsfaktor für den Porsche AG Konzern wahr.

Die Porsche AG hat das Thema als Unternehmensgrundsatz fest verankert und zeigt das auch öffentlich. 2019 unterschrieben Vorstand und Betriebsrat die unternehmerische Selbstverpflichtung „Charta der Vielfalt“. Im Berichtsjahr erneuerten der Vorstand und das obere Management ihre Zustimmung zu diesen Werten, indem sie auf dem Porsche Vielfalts-911 unterzeichneten. Dabei handelt es sich um ein Ausstellungsfahrzeug, das viele Botschaften und Fakten zum Thema „Vielfalt@Porsche“ schmücken.

Die Abteilung „Kultur, Diversity und HR Kommunikation“ soll diese Werte in der Porsche AG langfristig umsetzen und sichern. Sie handelt als Impulsgeber und Kompetenzpartner und gehört zum Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur“.

Im Code of Conduct und im Führungsleitbild „Porsche Code“ sind Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt fest verankert.

Die Porsche AG hat sich das Ziel gesetzt, die Vielfalt im Unternehmen bis 2030 weiter zu steigern. Dafür fördert die Porsche AG die Zusammenarbeit in gemischten Teams mit unterschiedlichen Perspektiven. Grundlagen dafür sind eine vielfaltsfördernde Denkweise und ein Bewusstsein für die positiven Auswirkungen und die Komplexität von Vielfalt.

Als ein Kriterium für Vielfalt durch gemischte Teams hat die Porsche AG sich das Ziel gesetzt, im Rahmen der gesetzlichen Geschlechterquote bis 2025 einen Frauenanteil von 20 % auf der ersten Führungsebene und 18 % auf der zweiten Führungsebene zu erreichen.

Schutz gegen Verstöße

Für Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Chancengleichheit und Gleichbehandlung gibt es das Porsche-Hinweisgebersystem. Dort geht die Porsche AG möglichen Regelverstößen standardisiert und unter Einhaltung datenschutz-, arbeits- und mitbestimmungsrechtlicher Vorgaben nach. Festgestellte Verstöße werden angemessen geahndet.

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.

2022 stellte die Porsche AG keine Diskriminierungen fest. Es gab sechs Fälle sexueller Belästigung, für die jeweils als Disziplinarmaßnahme eine Abmahnung ausgesprochen wurde. Ein struktureller Zusammenhang war nicht ersichtlich.

Gender-Pay-Gap-Analyse

Die Porsche AG nimmt Diversität und Chancengleichheit sehr ernst und vergütet unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung oder sexueller Orientierung nach einheitlichen Standards.

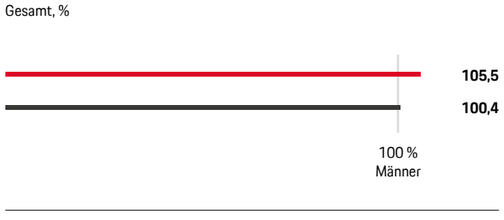
Die Vergütungsgrundsätze und die Höhe des Entgelts beruhen für Tarifmitarbeiter und Management innerhalb und außerhalb des Tarifvertrags auf tariflichen/betrieblichen Regelungen, wobei die Höhe des Grundentgelts auf Basis von beschriebenen Arbeitsaufgaben – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, 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 Mitarbeiter eine attraktive, marktgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung sicherzustellen und vermeintliche Ungerechtigkeiten zu identifizieren und aufzulösen.

Aus Gründen der Datenverfügbarkeit werden in den nachfolgenden Auswertungen ausschließlich Daten für die Porsche AG herangezogen. Die somit betrachteten 20.803 Mitarbeiter (ohne Mitarbeiter in Altersteilzeit) gliedern sich in 3.139 Frauen (15 %) und 17.664 Männer (85 %).

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich beim Vergleich der durchschnittlichen Vergütung aller Frauen mit der durchschnittlichen Vergütung aller Männer ein Unterschied in der Jahresgrundvergütung von 5,5 % und in der Direktvergütung von 0,4 % zugunsten der Frauen.

Vergleich Vergütung Frauen zu Männern der Porsche AG



Auswertungsstichtag: 12/2022
Jahresgrundvergütung (auf Basis Monatsgehalt 12/2022)
Direktvergütung (Summe der Jahresgrundvergütung, variabler Vergütung sowie fixer und variabler Sonderzahlungen)

Dieser Unterschied erklärt sich insbesondere aufgrund der Verteilung der Männer und Frauen über die unterschiedlichen Hierarchieebenen. 52 % aller beschäftigten Männer sind in den unteren Tarifstufen (inklusive Leistungslöhner) angesiedelt, bei den Frauen sind das nur 24 %. Dadurch fällt der Durchschnitt über die Vergütung aller Männer niedriger aus als der über die Vergütung aller Frauen.

Im außertariflichen Bereich zeigt sich für die Jahresgrundvergütung ein Unterschied von – 2,5 % und in der Direktvergütung von – 1,8 % zulasten der Frauen.

Hintergrund ist, dass der Anteil der Frauen im außertariflichen Bereich mit steigender Entgeltgruppe tendenziell abnimmt.

Im Tarifbereich zeigt sich in der Jahresgrundvergütung ein Unterschied von 9,9 % und für die Direktvergütung von 5,0 % zugunsten der Frauen.

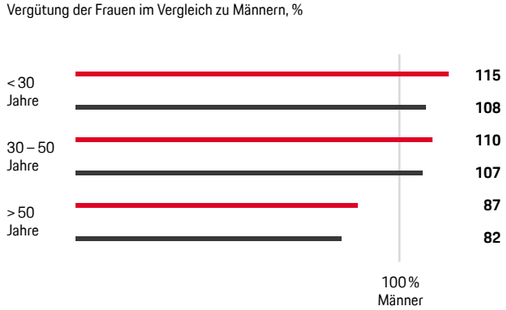
Dieser Effekt resultiert im Wesentlichen – identisch zur Gesamtbetrachtung – aus der Verteilung der Männer und Frauen innerhalb der einzelnen Tarifstufen.

Verteilung pro Alterskategorie

	< 30		30 – 50		> 50		
	Absolut	Relativer Anteil (%)	Absolut	Relativer Anteil (%)	Absolut	Relativer Anteil (%)	Gesamt absolut
Frauen	684	22	2.064	66	391	12	**3.139**
Männer	3.094	18	11.847	67	2.723	15	**17.664**

Betrachtung aller Mitarbeiter der Porsche AG in Deutschland (ohne Mitarbeiter in Altersteilzeitmodellen), Auswertungsstichtag: 12/2022

Betrachtung aller Mitarbeiter der Porsche AG (ohne Mitarbeiter in Altersteilzeitmodellen)



Auswertungsstichtag: 12/2022
Jahresgrundvergütung (auf Basis Monatsgehalt 12/2022)
Direktvergütung (Summe der Jahresgrundvergütung, variabler Vergütung sowie fixer und variabler Sonderzahlungen)

Gender-Pay-Gap-Analyse nach Alterskategorien

Die Betrachtung der Gesamtpopulation in unterschiedlichen Alterskategorien stellt sich für die Porsche AG wie folgt dar:

Die Altersverteilung über die Gesamtpopulation zeigt, dass in der Kategorie 30 – 50 Jahre sowohl zwei Drittel aller Männer als auch aller Frauen angesiedelt sind. Zusätzlich zeigt sich ein höherer relativer Frauenanteil in der Kategorie < 30 Jahre (22 %). In der Alterskategorie > 50 Jahre zeigt sich ein erhöhter relativer Anteil der Männer (15 %).

In der Vergütungsbetrachtung nach Alterskategorien zeigt sich eine durchschnittlich höhere Vergütung der Frauen in den Alterskategorien < 30 Jahre und 30 – 50 Jahre. In der Alterskategorie > 50 Jahre übersteigt die durchschnittliche Vergütung der Männer die Vergütung der Frauen.

Der zuvor beschriebene Effekt der Verteilung von Männern und Frauen über die unterschiedlichen Entgeltgruppen zeigt sich besonders deutlich in der Alterskategorie < 30 Jahre. Denn bei den jüngeren Männern ist der Anteil derjenigen in niedriger vergüteten Entgeltgruppen im Vergleich noch höher.

In der Alterskategorie über 50 Jahre verdienen gesamthaft betrachtet Männer durchschnittlich mehr. Der Effekt ist hier genau entgegengesetzt. In dieser Kategorie ist bei den Männern der Anteil derjenigen in besser vergüteten Entgeltgruppen wesentlich höher als bei den Frauen. Dadurch fällt der Durchschnitt der Vergütungen aller Männer höher aus.

Darüber hinausgehend wird die Vergütung der gesamten Belegschaft der Porsche AG regelmäßig differenziert analysiert. Dabei werden deskriptive und ökonometrische Methoden genutzt, um potenzielle Handlungsfelder zu identifizieren.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Diversität und Chancengleichheit“ enthält die → **Nichtfinanzielle Erklärung.**

Weitere Details sind den → **Nichtfinanziellen Kennzahlen** zu entnehmen.

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 Arbeitnehmer am Unternehmenserfolg genauso an wie die Sicherung ihrer Arbeitsplätze.

Basis für die betriebliche Mitbestimmung ist ein konstruktiver und kooperativer Dialog zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmervertretung. Die offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit hat beim Porsche AG Konzern eine lange Tradition und sie strebt stets den fairen Ausgleich der Interessen an. Diese Haltung wurde im Code of Conduct festgeschrieben. Der Code of Conduct wurde im gesamten Porsche AG Konzern implementiert.

Die Verpflichtungen aus der betrieblichen Mitbestimmung setzt die Porsche AG seit Jahrzehnten konsequent um und hat damit gute Erfahrungen gemacht. So gehört es u. a. zum Selbstverständnis, Mitarbeiter und ihre gewählten Vertreter möglichst rechtzeitig und umfassend über wesentliche Änderungen zu Betriebsablauf und -organisation zu informieren bzw. miteinzubeziehen. Dies geschieht unter Einhaltung der nationalen Gesetze sowie der geltenden Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen. Die Porsche AG ist zudem Mitglied des Arbeitgeberverbands Südwestmetall und damit Teil der aktiv gelebten Sozialpartnerschaft zwischen der Metall- und Elektroindustrie sowie der IG Metall. Dementsprechend gilt für die Mitarbeiter der Porsche AG der vereinbarte Flächentarifvertrag.

Die Porsche Leipzig GmbH ist seit 1. Januar 2019 Mitglied im Verband der Sächsischen Metall- und Elektroindustrie. Weiterhin gilt für ihre Beschäftigten der mit der IG Metall vereinbarte Überleitungstarifvertrag. Andere Gesellschaften unterliegen beispielsweise Haustarifverträgen und/oder arbeiten mit einer gewählten Arbeitnehmervertretung zusammen. Insgesamt werden somit in Deutschland die Interessen von mehr als 98 % aller Mitarbeiter der nationalen Konzerngesellschaften über Tarifverträge oder gewählte Betriebsräte vertreten.

Zudem haben im Berichtsjahr die Mitarbeiter der Porsche AG, Porsche Leipzig GmbH, Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Group/Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Porsche Niederlassung Berlin Potsdam GmbH, Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Werkzeugbau GmbH, MHP GmbH und Porsche Digital GmbH ihre jeweilige Interessenvertretung unter Einhaltung der geltenden Wahlgrundsätze gewählt.

Der Aufsichtsrat der Porsche AG ist paritätisch besetzt und vertritt in dieser Konstellation die jeweiligen Interessen.

Im Porsche AG Konzern finden zur Gewährleistung besserer Arbeitsbedingungen sowohl für die Muttergesellschaft als auch für eine Vielzahl nationaler Tochtergesellschaften tarifliche und betriebliche Kollektivvereinbarungen ihre Anwendung. Im Berichtsjahr gilt beispielsweise für die unbefristete Stammbelegschaft einer Mehrzahl der nationalen Konzerngesellschaften eine Beschäftigungssicherung, die über die Standortsicherungsvereinbarungen geregelt ist. Diese schließt auch die Übernahme von Auszubildenden und dualen Studenten ein. Außerdem wurden Regelungen zum mobilen Arbeiten verabschiedet und ein gemeinsames Verständnis für die innerbetriebliche Transformation bei der Porsche AG wurde erarbeitet.

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.

Offene Kommunikationskanäle

Die Porsche AG bietet zahlreiche Wege, um sich mit Vorschlägen, Problemen oder Beschwerden an Gremien und Entscheidungsorgane zu wenden. So ist das direkte Gespräch mit einzelnen Betriebsratsmitgliedern jederzeit möglich. Neben dem Betriebsrat bestehen beispielsweise bei der Porsche AG die Interessenvertretungen der schwerbehinderten Mitarbeiter sowie die Jugend- und Auszubildendenvertretung. Beide Gremien sind eng mit dem Betriebsrat verzahnt und in dessen Entscheidungsfindungsprozesse eingebunden. Aktuelle Regelungen können zudem von den Mitarbeitern stets über die gängigen Kommunikationsportale, etwa bei der Porsche AG über das Intranet, eingesehen werden.

Darüber hinaus informiert der Betriebsrat die Mitarbeiter an den Porsche-Standorten in Deutschland regelmäßig und umfassend auf seinen Betriebsversammlungen und bietet so eine offene Diskussionsplattform. Aufgrund der Coronaeinschränkungen konnten im Berichtsjahr Betriebsversammlungen nur begrenzt stattfinden. Die Kommunikation mit der Belegschaft wurde allerdings über das Intranet sowie mit Informationsvideos und E-Mails aufrechterhalten.

Für den Fall von Beschwerden oder Auffälligkeiten sind entsprechende Anlaufstellen für die Mitarbeiter verfügbar. Der erste Ansprechpartner bei Fragen oder Unsicherheiten zu den Verhaltensgrundsätzen und Compliance allgemein ist der Vorgesetzte. Daneben steht ein zentraler Compliance Helpdesk zur Verfügung. Hier werden alle eingehenden Anfragen unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen vertraulich behandelt. Informationen zum Hinweisgebersystem enthält das **→ Kapitel „Compliance und Integrität“**.

Informationen zu Beschwerdeverfahren allgemein sind im **→ Kapitel „Sicherung der Menschenrechte“ und „Umweltschutz in der Lieferkette“** zu finden.

Arbeitgeberattraktivität: Der Porsche AG Konzern stellt die Mitarbeiter konsequent in den Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Gute Unternehmensführung spiegelt sich in dem unternehmenseigenen Regelwerk und in seiner Unternehmenskultur wider. Dabei geht es z. B. um die Werte des Unternehmens, seine Ethik, die Wahrnehmung der Verantwortung in der Lieferkette. Aber auch darum, eine Unternehmenskultur zu schaffen, die Innovationen ermöglicht.

INNOVATIONEN

In der Strategie 2030 ist das Strategiefeld Innovationsfähigkeit der Querschnittstrategie „High-Performance-Organisation" zugeordnet. Damit stärkt der Porsche AG Konzern die Zusammenarbeit der Innovationseinheiten und richtet sie auf gemeinsame Inhalte aus. Auch zu einem effizienten Mitteleinsatz trägt diese organisatorische Zuordnung bei. Der Porsche AG Konzern will bis 2030 einer der Technologieführer in bestimmten Kernbereichen werden.

Im Berichtsjahr konzentrierte sich die Strategiearbeit beim Porsche AG Konzern auf fünf Schwerpunkte.

1. Weiterentwicklung der Porsche-Innovationsagenda
2. Stärkung der Zusammenarbeit mit Venture-Capital-Beteiligungen in der Frühphase von Projekten
3. Noch stärkere Vernetzung der Innovationsaktivitäten im chinesischen Markt mit lokalen Aktivitäten
4. Intensivierung der Zusammenarbeit mit strategischen Partnern
5. Weitere Steigerung der Anzahl Innovationsprojekte mit Nachhaltigkeitsbezug

Für den fünften Schwerpunkt hat der Porsche AG Konzern 2022 ein Sonderbudget für Projekte mit einem Nachhaltigkeitsbezug eingerichtet.

Die Erwartungen an den Porsche AG Konzern steigen stetig. Vor allem neue Kundengruppen setzen voraus, dass der Porsche AG Konzern nachhaltig agiert und ein entsprechendes Produktportfolio anbietet. Gleichzeitig müssen zukünftige Produkte auch den eigenen Ansprüchen hinsichtlich Performance und Qualität genügen.

Beim Porsche AG Konzern haben die Beschäftigten den notwendigen Freiraum für kreatives Arbeiten. Das schafft eine fruchtbare Grundlage für Innovationen. 80 bis 100 Mitarbeiter bringen sich jedes Jahr einzeln oder in Teams ein; ihre Vorschläge reichen von Produktverbesserungen über Veränderungen in der Fertigung bis hin zu neuen, digitalen Angeboten. So kann das Innovationsmanagement kontinuierlich Ideen aus dem gesamten Porsche AG Konzern aufgreifen und umsetzen.

Eine Idee muss drei Bedingungen erfüllen, um beim Porsche AG Konzern als Innovation zu gelten:

1. neu und einzigartig
2. wirtschaftlich sinnvoll
3. relevanter Kundennutzen

Ist das der Fall, dann beginnt nach einem positiven Feedback ohne großen Vorlauf die Projektarbeit. Die Projektleitung liegt grundsätzlich beim Ideengeber, der seine Idee in Eigeninitiative weiterentwickelt. Das Innovationsmanagement leistet dabei methodische Hilfestellung. Es investiert gegebenenfalls Geld und stellt bei Bedarf den Kontakt zu möglichen internen und externen Entwicklungspartnern her. Dabei hat das Innovationsmanagement die Möglichkeit, innovative Projektideen strukturiert zu bewerten. Im Erfolgsfall können sie bis zur Serieneinführung weiterentwickelt werden.

Den Erfolg seiner Arbeit ermittelt das Innovationsmanagement mithilfe der sogenannten Transferrate: der Prozentsatz aller Projekte, die es in weiterführende Prozesse, wie beispielsweise die Serienentwicklung schaffen. Der Zielwert für die Transferrate lag im Berichtsjahr bei 55 %.

Organisation

Organisatorisch ist das Innovationsmanagement der Porsche AG ein bereichsübergreifendes Team mit einem Verantwortlichen pro Unternehmensressort. Dieses Team folgt einer festen Innovationsagenda und richtet seine Aktivitäten auf die für den Porsche AG Konzern relevanten Zukunftsthemen in den Themenfeldern Kunde, Produkt, Unternehmen und Nachhaltigkeit aus. Dem Innovationsmanagement steht ein eigenes Innovationsbudget zur Verfügung, das es zur Förderung innovativer Projektvorschläge im ganzen Unternehmen einsetzen kann. Weitere Innovationseinheiten fördern vor allem Projekte in frühen Phasen, wie etwa der Vorentwicklung, oder in Tochtergesellschaften wie der Porsche Digital.

Beispielhafte Maßnahmen

Beim Thema Innovationen arbeitet der Porsche AG Konzern besonders intensiv mit Start-ups und Universitäten zusammen. Seit 2017 fördert das Innovationsmanagement die Umsetzung nachhaltiger Innovationsprojekte, u. a. durch Scouting-Formate mit Partnern wie „STARTUP AUTOBAHN". Im Berichtsjahr koordinierten das Innovationsmanagement und „STARTUP AUTOBAHN" ein sogenanntes Deep Dive Event unter dem Motto „Sustainability meets Performance". Hier konnten sich innovative Start-ups aus aller Welt mit Experten zu Themen wie Nachhaltigkeit in den Lieferketten und digitalen Geschäftsmodellen austauschen, um Potenziale für eine Zusammenarbeit zu identifizieren. Seit 2017 ist der Porsche AG Konzern auch Partner der Berliner CODE University of Applied Sciences sowie der Handelshochschule Leipzig (HHL). Solche Kooperationen dienen dazu, Zukunftsthemen gemeinsam mit Teams aus Studenten strukturiert mit wissenschaftlichen Methoden zu beleuchten. Unter der Überschrift „Data Driven Business meets Sustainability" hat beispielsweise ein Team der HHL weltweit Geschäftsmodelle analysiert und mögliche Markteintrittsstrategien für den Porsche AG Konzern abgeleitet. Die Ergebnisse dieser Arbeit fließen in die Strategiearbeit des Porsche AG Konzerns ein.

Der Porsche AG Konzern beteiligt sich auch direkt an aufstrebenden Unternehmen oder startet Initiativen, um die Digitalisierung voranzutreiben und die eigene Marke strategisch weiterzubringen. Zu dem so geschaffenen Ökosystem gehört seit 2019 auch der Company Builder „Forward 31". Mit der Risikokapitaleinheit Porsche Ventures und der Porsche Digital GmbH scannt das Unternehmen ständig den Markt nach vielversprechenden Start-ups ab. Für Beteiligungen an Start-ups und Venture-Capital-Gesellschaften stehen jährlich bis zu 75 Mio. € zur Verfügung.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern „UP.Labs" als weiteren Partner gewonnen. Das US-Unternehmen, ansässig in Los Angeles, fördert innovative Start-ups im internationalen Rahmen. Dafür hat es eine neue Art von Venture-Plattform entwickelt, welche die Stärken beider Seiten zusammenbringen soll – die für Start-ups typische Agilität und Innovation treffen hier auf die Größe und Ressourcen etablierter Unternehmen. Das Besondere an dieser Kooperation: „UP.Labs" wird in direkter Zusammenarbeit mit Porsche Start-ups entwickeln, die auf den Porsche AG Konzern zugeschnitten sind. Der Porsche AG Konzern kann diese anschließend in seine Organisation integrieren. Gemeinsames Ziel ist es, zwischen 2023 und 2025 sechs Start-ups mit neuen Geschäftsmodellen in verschiedenen Mobilitätsbereichen zu gründen. Erste Ausgründungen werden bereits 2023 erwartet.

Bei der Porsche AG spielen Innovationen gerade bei der Vorentwicklung eine zentrale Rolle. Im Fokus stehen hier vor allem die Zielfahrzeuge des sogenannten „Cycle Plans" und deren konkrete Anforderungen sowie die Säulen der Markenidentität: Performance, schnelles Reisen, Driver Experience, Design, Qualität und Nachhaltigkeit.

Schon in der frühen Phase versucht der Porsche AG Konzern dafür zu sorgen, dass seine Innovationsprojekte mit möglichst hoher Wahrscheinlichkeit Erfolg haben werden. Deshalb bewerten interdisziplinäre Expertenteams die Projekte nach festgelegten Kriterien. Erst nach einer positiven Beurteilung beginnt die eigentliche Projektarbeit.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Innovation" enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

NEUE MOBILITÄTSKONZEPTE

Um den sich wandelnden Anforderungen gerecht zu werden, hat der Porsche AG Konzern die Verantwortung für Mobilitätsservices unter einem Dach bei der Porsche Financial Services GmbH gebündelt. In enger Zusammenarbeit mit der Porsche AG, den Importeuren, den Tochtergesellschaften der Porsche Financial Services GmbH sowie weiteren internen und externen Partnern werden die Mobilitätsangebote auf globaler Ebene entwickelt und skaliert. Die Produkte sollen so effizient wie möglich angeboten werden und für den Kunden eine „Premium User Experience" darstellen. Deshalb hat die Entwicklung digitaler Lösungen in enger Kooperation mit der Porsche Digital GmbH hohe Priorität.

Agile, interdisziplinäre Teams erarbeiten Konzepte, die sich vor allem an neuen Kundenanforderungen orientieren, und setzen diese zielgerichtet um. Der Erfolg wird durch die intensive Zusammenarbeit der Unternehmensressorts, eine offene Informationspolitik, die frühe Pilotierung in unterschiedlichen Märkten und die zeitnahe Einbindung von Anspruchsgruppen ermöglicht. Bei der Entwicklung und Umsetzung der Angebote werden Synergien aus dem Verbund des Volkswagen Konzerns konsequent genutzt.

Mobilitätsmanagement an den Standorten

Ein Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätsangebots für Mitarbeiter an den Porsche-Standorten. Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, den Pendel- und Dienstverkehr der Mitarbeiter umweltfreundlicher zu gestalten. Dafür setzt die Porsche AG seit einigen Jahren verschiedene Maßnahmen um. Auf der S-Bahn-Strecke zwischen den Stuttgarter Standorten Weilimdorf und Zuffenhausen gilt beispielsweise der Porsche-Werksausweis als Fahrschein für Dienstfahrten. Für alle weiteren dienstlichen Fahrten zwischen den Standorten im Raum Stuttgart werden eng getaktete Shuttlebusse eingesetzt, die das individuelle Verkehrsaufkommen reduzieren.

Im Berichtsjahr wurde eine zusätzliche Radinitiative am Standort Stuttgart-Zuffenhausen gestartet. Diese umfasst neben dem Aufbau einer Fahrrad-Reparaturstation auch die Gestaltung fahrradfreundlicher Pendelrouten in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club. Die entsprechenden Informationen sind in das Mobilitäts-Dashboard eingebunden. Eine zentrale Informationsseite im Intranet rundet das Angebot ab.

Darüber hinaus plant die Porsche AG, weitere alternative Mobilitätsformen an den Standorten anzubieten. Den Mitarbeitern am Standort Stuttgart-Zuffenhausen will die Porsche AG z. B. ein Mikromobilitätsangebot mit E-Scootern und E-Bikes für kurze Dienstwege unterbreiten. Ein Pilotprojekt ist dafür Ende 2022 gestartet. Weitere Neuerungen umfassen etwa die Wiedereinführung einer Mitfahr- bzw. Pendel-App sowie den Ausbau von Radangeboten, beispielsweise durch den Aufbau von Radservice-Punkten.

Im Zuge des Ausbaus nachhaltiger und alternativer Mobilitätsformen fördert der Porsche AG Konzern die Elektrifizierung des motorisierten Standortverkehrs. Dabei wird die werksinterne Ladeinfrastruktur ausgebaut und mit zertifiziertem Strom aus erneuerbarer Energie versorgt. Zudem wird die Dienst- und Leasingfahrzeugflotte weiter elektrifiziert. Neben der Infrastruktur wurden im Berichtsjahr auch weitere Maßnahmen zur Bewirtschaftung sowie ergänzende Serviceangebote umgesetzt.

Die Auswirkungen der Projekte auf die gesteckten Ziele misst die Porsche AG anhand von Mitarbeiterbefragungen und Verkehrsstromanalysen. Die letzte Mitarbeiterbefragung fand 2020 statt. Wegen der Covid-19-Pandemie wurde seitdem keine weitere Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Bei der letzten Umfrage zeigte sich, dass sich das übergreifende Verkehrsaufkommen kontinuierlich verringert. Auch der Modal Split, also die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, hat sich positiv verändert. Konkret konnte zwischen den Befragungsjahren 2015 und 2020 der Pendelverkehr in Form motorisierten Individualverkehrs um rund 7 % reduziert werden. Im Gegenzug reisten deutlich mehr Mitarbeiter mit dem ÖPNV und Fahrrad an.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Neue Mobilitätskonzepte" enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

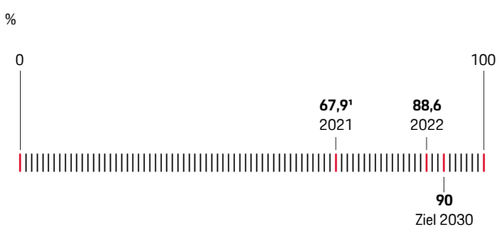
› STRATEGIEFELD NACHHALTIGE LIEFERKETTE

Unternehmerische Verantwortung endet für die Porsche AG nicht an den Werkstoren. Sie erstreckt sich über die gesamte Wertschöpfungskette, die mehr als 1.400 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 5.400 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial umfasst.

Mit der Erweiterung des Produktportfolios und zunehmender Technologievielfalt wächst die Bedeutung der Lieferkette stetig. Die Porsche AG rückt daher die Steuerung der Zulieferbeziehungen unter Nachhaltigkeitsaspekten konsequent in den Fokus ihrer Strategie. Bei ihren unmittelbaren Zulieferern will die Porsche AG eine ökologisch nachhaltige Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolles Ressourcenmanagement sicherstellen. Impulse dafür liefert u. a. der Branchendialog der Automobilindustrie zum „Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte" (NAP) der Bundesregierung, der menschenwürdige Arbeitsbedingungen thematisiert. Die Porsche AG ist an diesem Dialog beteiligt.

Konkret hat sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, bis 2030 mit 90 % ihres Einkaufvolumens von Produktionsmaterial, das sie von unmittelbaren Zulieferern mit Sustainability-Rating („S-Rating") bezieht, die höchsten internen Qualitätsstandards in puncto Nachhaltigkeit zu erfüllen. Das heißt, die unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial sollen bis zu diesem Zeitpunkt ein positives S-Rating der besten Bewertungskategorie (A) erreichen. (Details zum S-Rating sowie dessen Anwendung finden sich in der **→ Nichtfinanziellen Erklärung.**) Im Berichtsjahr lag der Erfüllungsgrad bereits bei rund 88,6 %.

Erfüllungsgrad der höchsten Qualitätsstandards, gemessen am Einkaufsvolumen der Porsche AG



¹ Abweichend von der Veröffentlichung im Vorjahr wurde die S-Rating-Angabe für das Jahr 2021 von 69,0 % auf 67,9 % angepasst. Die Differenz ist auf Anpassungen im Beschaffungsvolumen für 2021 zurückzuführen. (GRI 2-4)

Beschwerdemanagementsystem

Wie in der **→ Nichtfinanziellen Erklärung** erläutert, hat die Porsche AG 2022 ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem implementiert. Es stellt internen und externen Beschwerdeführern einen vertraulichen Kommunikationskanal zur Verfügung, um potenzielle Verstöße gegen Menschenrechte und/oder umweltbezogene Pflichten zu melden. Die Details zu diesem Beschwerdemanagementsystem veröffentlicht die Porsche AG im Intranet sowie im Internet. Jede Beschwerde über mögliche Verstöße in der eigenen Organisation wie auch in der Lieferkette bearbeitet die Porsche AG in einem standardisierten Prozess.

Anforderungen an Nachhaltigkeit beim Rohstoff Mica

Für den Rohstoff Mica hat die Porsche AG 2022 materialspezifische Anforderungen an Nachhaltigkeit definiert. Das Lastenheft stellt konkrete Transparenzanforderungen und schreibt die Verankerung des „Global Workplace Standard for Mica Processors" in den jeweiligen Lieferketten vor. Darüber hinaus werden für Hochrisikoländer bezüglich des Mica-Abbaus gesonderte Sorgfaltsmaßnahmen ergriffen – z. B. sollen „Supply-Chain-Inspektoren" punktuell vor Ort die Abläufe überwachen. Das Lastenheft ist seit dem Berichtsjahr für ausgewählte unmittelbare Zulieferer verpflichtend für Neuvergaben. Es wird bei allen Auftragsvergaben für Lacke zugrunde gelegt, in denen Mica enthalten ist, und ebenso bei Vergaben für Mica-Platten.

Zum Engagement der Porsche AG in der „Responsible Mica Initiative" siehe **→ Nichtfinanzielle Erklärung.**

SICHERUNG DER MENSCHENRECHTE UND UMWELTSCHUTZ IN DER LIEFERKETTE

Die Lieferkette gewinnt innerhalb des Nachhaltigkeitsmanagements stetig an Bedeutung. Immer neue Komponenten und Technologien kommen hinzu, die Anzahl an Lieferteilen wächst. Gleichzeitig steigt mit zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeuge auch der Bedarf an Hochrisiko-Rohstoffen, vor allem für die Batterieproduktion. Der auf die Lieferkette entfallende Anteil an CO_2-Emissionen wird signifikant zunehmen. In Summe wächst damit die Bedeutung einer verantwortungsvollen, menschenrechtskonformen und ökologisch orientierten Rohstoffbeschaffung.

Schutz der Menschenrechte

Menschenrechte werden nach wie vor nicht in allen Regionen der Erde geachtet. Die Vereinten Nationen haben daher zu sofortigen und wirksamen Maßnahmen aufgerufen: Zwangsarbeit, moderne Sklaverei und Menschenhandel sowie Kinderarbeit sollen weltweit endgültig abgeschafft werden.

Die Porsche AG lehnt Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab und ergreift konsequente Maßnahmen, um derartige Menschenrechtsverstöße in den Lieferketten zu unterbinden. Das S-Rating setzt an dieser Stelle einen deutlichen Schwerpunkt und ist eine wichtige Weichenstellung in Richtung des UN-Ziels. Ein steigender Anteil von unmittelbaren Zulieferern von Produktionsmaterial mit positivem S-Rating trägt zur Vermeidung von moderner Sklaverei und Kinderarbeit bei und stärkt menschenwürdige und nachhaltige Beschäftigung in der Lieferkette.

2022 wurden vorbereitende Maßnahmen zur Schulung von Sicherheitspersonal zu Menschenrechtspolitik und -verfahren angestoßen. Eine Umsetzung soll in den Folgejahren erfolgen.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG eine Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte verabschiedet, in der sich Vorstand und Konzernbetriebsrat zur Achtung und Förderung der Menschenrechte und Sicherung guter Arbeitsbedingungen sowie zu fairem Handel bekennen. Weitere Informationen enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung, Kapitel „Sicherung der Menschenrechte".**

Nachhaltigkeitsanforderungen an Zulieferer

Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der Porsche AG und ihren unmittelbaren Zulieferern bilden gemeinsame Werte. Im „Code of Conduct für Geschäftspartner" sind diese in Anforderungen übersetzt. Der Verhaltenskodex verpflichtet alle Beteiligten, Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards einzuhalten.

- 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 Mitarbeiter nicht belästigt oder diskriminiert werden, sei es wegen ihrer ethnischen Herkunft, Religion, Staatsangehörigkeit, sexueller 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.

Anwendung des Sustainability-Ratings

Das S-Rating wird für alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählte unmittelbare Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial angewandt. Für Mitarbeiter der Porsche AG, die sich mit diesen Zulieferern befassen, sind entsprechende Schulungen verpflichtend. Ein digitales Lernmodul für Mitarbeiter anderer Unternehmensressorts ergänzt das Angebot. Details zu Inhalten und Vorgehen finden sich in der **→ Nichtfinanziellen Erklärung.**

Verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung

Die Porsche AG strebt die Einhaltung menschenrechtlicher Standards in Rohstofflieferketten an. Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern hat die Porsche AG ein Managementsystem für verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung gemäß den OECD-Leitsätzen entwickelt. Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern Rohstoffe in mehreren Projekten sukzessive analysiert. Die Porsche AG prüft dabei in enger Zusammenarbeit mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern die Rohstoffe Leder und Mica. Auf diese Weise wird die Transparenz in den Rohstofflieferketten erhöht. So kann die Porsche AG frühzeitig menschenrechtliche Risiken erkennen und entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Die Porsche AG ist Mitglied der „Responsible Mica Initiative" und engagiert sich dort in mehreren verantwortlichen Funktionen bzw. Arbeitspaketen. Des Weiteren ist die Porsche AG über den Volkswagen Konzern in der „Global Battery Alliance" des Weltwirtschaftsforums sowie der „Initiative for Responsible Mining Assurance" vertreten. Für den Rohstoff Leder wendet die Porsche AG das materialspezifische Lastenheft an, das die Offenlegung des Herkunftslands sowie ein spezifisches Nachhaltigkeitszertifikat verlangt. Seit dem Berichtsjahr ist es für alle Neuvergaben an unmittelbare Lederzulieferer verpflichtend.

Im „Responsible Raw Materials Report" hat die Porsche AG im Berichtsjahr die wichtigsten Erkenntnisse und Maßnahmen zu verantwortungsvollen Rohstofflieferketten zusammengefasst und veröffentlicht. Für mehr Transparenz sorgt darüber hinaus ein Pilotprojekt, in dem sich die Porsche AG 2020 gemeinsam mit einem Start-up engagierte. Es verfolgt frei zugängliche Internetquellen und nutzt künstliche Intelligenz, um mögliche Verstöße von Zulieferern zu identifizieren.

CO_2-Emissionen in der Lieferkette

Die Porsche AG hat sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Im Jahr 2030 will die Porsche AG über die gesamte Wertschöpfungskette der Fahrzeuge hinweg bilanziell CO_2-neutral sein. Derzeit entfallen auf die Lieferketten rund 20 % der für den Dekarbonisierungsindex (DKI) relevanten CO_2-Emissionen.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG zahlreiche Workshops mit unmittelbaren Zulieferern relevanter Branchen durchgeführt. Aufbauend auf einer Hotspot-Analyse wurden dabei die Beschaffungsumfänge mit besonders hohen CO_2-Emissionen ermittelt.

Unter den Bauteilen sind die Hochvolt-Batteriezellen für CO_2-Emissionen in der Lieferkette von Elektrofahrzeugen ein wesentlicher Faktor. Zur Reduktion wurden deshalb Maßnahmen definiert, welche die unmittelbaren Zulieferer als Anforderungen für vollelektrische Serienfahrzeugprojekte ab dem Berichtsjahr umsetzen müssen. In diesem Zusammenhang umfasst der Vergabeprozess nun Anforderungen bezüglich des Einsatzes von Strom aus erneuerbaren Energien, CO_2-optimiertem Primärmaterial und Rezyklaten. Das ist für alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial von vollelektrischen Serienfahrzeugprojekten ab dem Berichtsjahr der Fall.

Mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern führt die Porsche AG strategische Nachhaltigkeitsdialoge, um sich kontinuierlich zu relevanten Themen auszutauschen. Die Beteiligten reflektieren gemeinsam Chancen und Herausforderungen und bestimmen Ansätze für nachhaltiges Handeln.

Zertifiziertes Umweltmanagementsystem bei unmittelbaren Zulieferern

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die umweltbezogenen Kriterien des S-Ratings angepasst. Beschäftigen Geschäftspartner an ihren Produktionsstandorten mehr als 100 Mitarbeiter, dann erwartet die Porsche AG von diesen ein Umweltmanagementsystem, das nach ISO 14001 oder der EMAS-Verordnung der Europäischen Union zertifiziert ist.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Sicherung der Menschenrechte und Umweltschutz in der Lieferkette" enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung, Kapitel „Umweltstandards in der Lieferkette"**.

› 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 die Porsche AG daher kontinuierlich an weiteren Verbesserungen der Transparenz und verantwortungsvollen Unternehmensführung.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG das 2021 eingeführte ESG-Management weiter ausgebaut. Das zentrale Compliance-Qualifikationskonzept wurde harmonisiert, ein Beschwerdeverfahren für Menschenrechtsthemen eingeführt. Ferner wurde ein neues „Tone from the Middle"-Konzept zur Sensibilisierung der Mitarbeiter durch Führungskräfte entwickelt.

Um die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) zu überwachen, hat die Porsche AG im Berichtsjahr die Konzernrichtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte" veröffentlicht. Die Konzernrichtlinie setzt den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Die Konzernrichtlinie sieht auch die Gründung des sogenannten „Business und Human Rights Council" vor, das zukünftig die Einhaltung dieser Sorgfaltspflichten in der Porsche AG überwacht.

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat der Porsche AG entschieden, dass ab dem Geschäftsjahr 2023 Nachhaltigkeitsziele ein Kriterium im Vergütungssystem für den Vorstand werden sollen. Entsprechendes hat der Vorstand für das Management der Porsche AG und ausgewählter nationaler Tochtergesellschaften beschlossen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel **→ „Vergütungsbericht"**.

NACHHALTIGKEIT IN GESCHÄFTSPROZESSEN

Der Porsche AG Konzern zeichnet sich durch eine exzellente Ertragskraft aus. Mittelfristig strebt der Porsche AG Konzern auf Konzernebene eine operative Umsatzrendite von 17 bis 19 % an, langfristig soll diese 20 % erreichen. Durch kontinuierliche Produktivitäts- und Prozessverbesserungen sowie ein stringentes Kostenmanagement beabsichtigt das Unternehmen sicherzustellen, dass auch künftig gesetzte Ertragsziele erreicht werden – ungeachtet der hohen Investitionen in E-Mobilität und Digitalisierung.

Die Steuerung des Porsche AG Konzerns ist darauf ausgelegt, die Organisations- und Kostenstruktur flexibel und skalierbar zu gestalten. Die Wirtschaftlichkeit strategischer Projekte und Vorhaben im Produktportfolio innerhalb definierter Budgets hat deshalb hohe Priorität und wird regelmäßig abgesichert. Den Erfolg der Maßnahmen misst und berichtet der Porsche AG Konzern anhand finanzieller Daten, einschließlich der Wertschöpfungsrechnung. Weitere Informationen zur „Wertschöpfungsrechnung" finden sich im Kapitel **→ „Finanzwirtschaftliche Kennzahlen"**.

STEUERTRANSPARENZ

2022 betrug das konzernweite IFRS-Ergebnis vor Steuern 7.069,30 Mio. €.[1] Der Gesamtsteueraufwand aller vollkonsolidierten Gesellschaften im Porsche AG Konzern belief sich auf 2.112,36 Mio. €. Darin waren latente Steuern in Höhe von 184,96 Mio. € enthalten, bei denen es sich um den Steueraufwand oder -ertrag aus Abweichungen zwischen dem IFRS-Ergebnis und der steuerlichen Bemessungsgrundlage handelte. Dieser wird bereits im laufenden Wirtschaftsjahr abgebildet, löst aber erst in künftigen Jahren den tatsächlichen Steueraufwand oder -ertrag sowie Steuerzahlungen oder -erstattungen aus. Die Gesamtsteuerquote im Porsche AG Konzern lag 2022 bei 29,88 %.

[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.

Die Differenz zwischen dem dargestellten Ertragsteueraufwand aller vollkonsolidierten Gesellschaften im Porsche AG Konzern und ihren Ertragsteuerzahlungen entstand vor allem aus zeitlich auseinanderfallenden Fälligkeiten. Der Steueraufwand oder -ertrag führt in der Regel erst in Folgejahren zu Steuerzahlungen oder -erstattungen, während die aufgeführten Zahlungen auch Zahlungen und Erstattungen für vergangene Jahre umfassen.

2022 waren die Porsche AG und ihre Organgesellschaften in Deutschland noch Teil der ertragsteuerlichen Organschaft mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Die Ertragsteuerzahlungen waren daher Zahlungen an den Organträger Porsche Holding Stuttgart GmbH auf der Grundlage einer Stand-alone-Betrachtung der Porsche AG und ihrer Organgesellschaften. Die Höhe der tatsächlichen Steuerzahlung an die Finanzverwaltung hängt jedoch vom zu versteuernden Einkommen des Organträgers Porsche Holding Stuttgart GmbH ab.

2022 betrugen die Steuerzahlungen der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns in Deutschland 2.002 Mio. € und enthielten 570 Mio. € periodenfremde Zahlungen für das Jahr 2021. In den Steuerzahlungen der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns in den USA in Höhe von 59 Mio. € sind periodenfremde Erstattungen von 101 Mio. €, Tax Credits von 60 Mio. € sowie im Übrigen die zahlungswirksamen Veränderungen der Steuerforderungen und -verbindlichkeiten berücksichtigt. Weitere Informationen befinden sich in den **→ „Finanzwirtschaftliche Kennzahlen"**.

Der Porsche AG Konzern setzt auf nachhaltige Finanzierungen

Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit sind stark vom Übergang zu CO_2-neutralen sowie kreislauforientierten Produkten und Produktionsformen geprägt. Mithilfe des EU-Aktionsplans „Sustainable Finance" sollen Kapitalflüsse hin zu nachhaltigen Investitionen gelenkt werden. Die EU-Taxonomie definiert nachprüfbare Kriterien, um die Einstufung einer Aktivität als ökologisch nachhaltig zu ermöglichen. Teil dieser Entwicklung sind Finanzprodukte, mit denen nachhaltige Ziele verfolgt werden. (Weitere Angaben zur Taxonomie und zur taxonomierelevanten Berichterstattung des Porsche AG Konzerns enthält die **→ Nichtfinanzielle Erklärung, Kapitel „EU-Taxonomie"**.)

Im Automobilbereich des Porsche AG Konzerns betrug der Anteil an nachhaltigen Finanzierungen im Berichtsjahr über 60 %. Bis 2030 sollen 100 % erreicht werden.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand wurden im Berichtsjahr in Höhe von 20 Mio. € (2021: 33 Mio. €, 2020: 38 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 2022 auf 41 Mio. € (2021: 53 Mio. €, 2020: 72 Mio. €).

TRANSPARENZ IN DER UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Porsche AG Konzern ist sich der Bedeutung der Reputation für den Geschäftserfolg bewusst. Die Interessen seiner Stakeholder berücksichtigt der Porsche AG Konzern regelmäßig bei relevanten Entscheidungen. Zu den Stakeholdern zählen vor allem Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und Nichtregierungsorganisationen. Den Erwartungen dieser Anspruchsgruppen und der Gesellschaft insgesamt gerecht zu werden, hat für den Porsche AG Konzern hohe Priorität.

Mit dem steigenden Transparenzbedürfnis der Öffentlichkeit wird eine glaubwürdige Kommunikation zu ethischem und verantwortungsbewusstem Verhalten immer wichtiger. An Bedeutung gewinnt auch der intensive Austausch mit Stakeholdern. Es gilt, inmitten dynamischer Veränderungen in einem Umfeld mit wachsender Komplexität die Interaktion zwischen dem Porsche AG Konzern und seinen Anspruchsgruppen zugewandt und konstruktiv zu gestalten. Der Porsche AG Konzern will gesellschaftliche und ökologische Herausforderungen kritisch analysieren, die Vielfalt unterschiedlicher Sichtweisen strategisch berücksichtigen sowie Einstellungen und Prioritäten mit Stakeholdern diskutieren. Für eine aktive, professionelle, transparente, konsistente und glaubwürdige Kommunikation nach innen und außen soll eine konzernweit gültige Richtlinie Sorge tragen. Sie zielt darauf ab, dass der Porsche AG Konzern seine Positionen mit einer Stimme und konsistenter Argumentation vertritt.

Transparenz und Kommunikation

Klare Kommunikation und Transparenz sind unabdingbar für die Glaubwürdigkeit eines Unternehmens und für belastbare Beziehungen zu seinen Stakeholdern. Erfolgskritisch sind dabei auch substanzielle Kommunikationsinhalte. Der Porsche AG Konzern legt daher Wert darauf, die allgemeine Öffentlichkeit wie auch ausgewählte Zielgruppen über einige Fragen offen und konkret zu informieren – wie etwa: Warum ist Nachhaltigkeit für den Porsche AG Konzern entscheidend? Welche ambitionierten Ziele sind vereinbart? Wurden diese Ziele letztlich mit dem dargestellten Vorgehen erreicht? Transparenz und Dialog über diese Themen haben im Porsche AG Konzern einen festen Platz auf der Agenda.

ESG-Management des Porsche AG Konzerns

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern den Gang an die Börse vollzogen. Damit haben Erwartungen des Kapitalmarkts an Relevanz gewonnen. Dem Porsche AG Konzern ist es wichtig, von Investoren, Analysten und anderen professionellen Stakeholdern als nachhaltig und wertvoll wahrgenommen zu werden. Insbesondere will er auch den Nachhaltigkeitserwartungen von Anlegern und anderen Kapitalmarktakteuren gerecht werden, deren Fokus auf den Aspekten Environment, Social und Governance (ESG) liegt. ESG beschreibt eine Reihe nachhaltigkeitsrelevanter Anforderungen an den Porsche AG Konzern und hilft damit, dessen Nachhaltigkeitsleistung besser einzuordnen und zu bewerten. Der Porsche AG Konzern will hier durch herausragende Leistungen überzeugen.

Zu diesem Zweck wurde 2021 ein Projekt zur Einführung eines softwaregestützten ESG-Managements durchgeführt und im Berichtsjahr fortgeführt. In einem integrierten Ansatz ergänzt es die Strategie um weitere zentrale Themen.

Das ESG-Management soll es dem Vorstand und den relevanten Fachbereichen erleichtern, ihren ESG-Beitrag zu überwachen, zu steuern, die Ergebnisse zu interpretieren und regelmäßige Berichte zu erstellen. Zu diesem Zweck wurde im Berichtsjahr der Aufbau eines zentralen IT-Systems auf den Weg gebracht. Das Ergebnis dieses Systems wird zentral bei der Abteilung „Nachhaltigkeit“ gebündelt.

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. Nach diesen Kennzahlen will der Porsche AG Konzern seine ESG-Beiträge gezielt steuern und messen.

ESG-Ratings

Der Porsche AG Konzern lässt sich von externen Organisationen bewerten und richtet seine Verbesserungsmaßnahmen an den Ergebnissen aus. Ausgewählte unabhängige Ratingagenturen beurteilen die Leistungen des Porsche AG Konzerns im Bereich Nachhaltigkeit.

In seiner Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Porsche AG Konzern zum Ziel gesetzt, in unabhängigen Nachhaltigkeitsratings als „in best class“ bewertet zu werden – also als eines der führenden Unternehmen in der Automobilindustrie. Der Porsche AG Konzern betrachtet die unabhängige externe Bewertung als wichtiges Instrument und Impulsgeber. Es liefert die Grundlage, um das Nachhaltigkeitsmanagement kontinuierlich zu verbessern. Der Porsche AG Konzern hat bereits in der Vergangenheit ESG-Ratings von Dritten erhalten. Zu seinen wichtigsten Errungenschaften zählt der Porsche AG Konzern das ESG-Rating „B-“ von ISS, mit dem der Porsche AG Konzern im Oktober 2021 ausgezeichnet wurde. Der Porsche AG Konzern erhielt eine der besten Bewertungen in der Automobilindustrie.

↗ **https://www.issgovernance.com/esg/ratings**

COMPLIANCE UND INTEGRITÄT

Compliance bei Porsche

Die nachfolgenden Angaben zu den Compliance-Aktivitäten der Porsche AG ergänzen die Angaben in der Nichtfinanziellen Erklärung. Die Themen Compliance und Integrität werden im → **Kapitel „Verantwortungsvolle Unternehmensführung, Compliance und Integrität“** abgehandelt.

Bei der Porsche AG spezifiziert die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ die wichtigsten Grundsätze und Erwartungen an Compliance in drei Aspekten: als Mitglied der Gesellschaft, als Geschäftspartner und am Arbeitsplatz. Eine weitere Leitlinie mit dem Titel „Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner“ führt aus, dass die Porsche AG von seinen Geschäftspartnern die Einhaltung geltender Gesetze, die Anerkennung ethischer Grundwerte sowie nachhaltiges Handeln erwartet. Beide Leitlinien machen explizit auf das Hinweisgebersystem der Porsche AG aufmerksam. Ferner hat der Vorstand die Gesellschaftsrichtlinie „Compliance Management“ verabschiedet. Hier geht es um die Verpflichtung der Porsche AG, für die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien zu sorgen.

Compliance-Organisation und Compliance-Maßnahmen

Das Compliance Management System („CMS“) der Porsche AG bildet 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 soll eine Verhinderung oder zumindest wesentliche Erschwerung von Gesetzesverstößen und/oder Richtlinienübertretungen in diesen Themenfeldern gewährleistet werden.

Potenzielle Regelverstöße können Mitarbeiter an eine entsprechend eingerichtete und kommunizierte interne Hinweisgeberstelle melden. Extern stehen Mitarbeitern und Externen zwei Ombudsleute zur Verfügung, die nach deutschem Recht der anwaltlichen Schweigepflicht unterliegen. Die genannten internen und externen Ansprechpartner des Hinweisgebersystems können über verschiedene Meldewege kostenfrei, jederzeit und auch anonym erreicht werden. Eingegangene Hinweise werden von der Porsche AG aufgegriffen, selbstverständlich unter Einhaltung geltender datenschutz-, arbeits- und mitbestimmungsrechtlicher Vorschriften. Die Hinweisgeber haben vonseiten der Porsche AG keine arbeitsrechtlichen Konsequenzen oder sonstige Benachteiligungen zu befürchten. Auf festgestellte Verstöße reagiert die Porsche AG unter Einhaltung datenschutz-, arbeits- und mitbestimmungsrechtlicher Vorschriften. Geeignete Gegenmaßnahmen werden abhängig vom Untersuchungsergebnis im Einzelfall eingeleitet, und individuelles Fehlverhalten wird abhängig vom Untersuchungsergebnis im Einzelfall sanktioniert.

Insgesamt war das Hinweisgebersystem der Porsche AG bei 63 von 168 eingegangenen Hinweisen zuständig für die weitere Bearbeitung. Im Rahmen der Plausibilisierung wurden von diesen 63 Hinweisen 34 als plausibel bewertet. 13 der 34 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 acht Fällen wurde ein schwerer Regelverstoß festgestellt und Sanktionsmaßnahmen wurden ergriffen. Vier Untersuchungen endeten ohne Feststellung eines Regelverstoßes. Ein Fall war bis zum Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen.

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.

Im Rahmen der Compliance-Kommunikation der Porsche AG lag im Berichtsjahr ein Schwerpunkt bei Intranetbeiträgen. Diese haben sich mit Themen wie der Aktualisierung des Flyers zu den Verhaltensgrundsätzen oder dem weltweiten Antikorruptionstag befasst. Daneben gab es verschiedene interne Kommunikationsmaßnahmen der Compliance-Themenverantwortlichen wie Infosessions, Beiträge in Ressortkreisen und Mitteilungen an Führungskräfte.

Compliance-Schulungen

Die Compliance-Themenverantwortlichen führen in Zusammenarbeit mit dem Personalbereich Compliance-Schulungen bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften 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 Mitarbeiter. 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 und den relevanten deutschen Tochtergesellschaften 5.817 Mitarbeiter in Präsenz- und virtuellen Veranstaltungen und 57.337 Teilnehmer mittels digitaler Lernmodule zum Thema Compliance geschult. 17.296 Mitarbeiter der Porsche AG und 7.458 Mitarbeiter der relevanten deutschen Tochtergesellschaften 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 und den relevanten deutschen Tochtergesellschaften in Präsenz- und virtuellen Veranstaltungen innerhalb der festgelegten Zielgruppe durchschnittlich 93 % für die definierten Compliance-Themenfelder. Zum Thema „Betrugsprävention“ pilotierte die Porsche AG 2022 ein digitales Lernmodul in der Beschaffung.

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 Ansprechpartnern und Meldewegen. Filme, Flyer, Handkarten und Broschüren runden das Angebot ab.

Integrität organisatorisch verankern

Das Thema Integrität ist im Porsche AG Konzern bei einer zentralen Managementfunktion angesiedelt. Sie ist innerhalb des Vorstandsressorts Personal- und Sozialwesen im Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur“ verankert. Ziel des Integritätsmanagements ist es, Integrität nachhaltig in der Unternehmenskultur zu verankern. Führungskräfte und Mitarbeiter sollen befähigt werden, nach ethischen Grundsätzen, mit Verantwortung, aus Überzeugung und standhaft zu handeln.

Die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ betont neben dem Grundsatz ehrlichen, integren und ethisch korrekten Verhaltens jedes Einzelnen auch die besondere Vorbildfunktion von Vorständen und Führungskräften. Ferner ist Integrität ein fester Bestandteil des Führungsleitbilds, des „Porsche Codes“, und hat somit für die Zusammenarbeit einen hohen Stellenwert.

Auch in unternehmenseigenen Prozessen und Entscheidungen ist Integrität fest verankert – insbesondere in den Personalprozessen zu Onboarding, Recruiting, Personalentwicklung, Vergütung und Disziplinarwesen. Die Mindeststandards hierzu gibt die Konzernrichtlinie „HR Compliance“ vor. Im Recruiting-Prozess etwa kommen bereits im Auswahlverfahren Integritätsaspekte zur Sprache. Auch beim Entwicklungsweg zur Führungskraft im Tarif sowie ins und im Management wird ein besonderes Augenmerk auf das Thema gelegt. Wo immer Entscheidungsvorlagen bei den Topgremien der Porsche AG eingereicht werden, ist die Prüfung der Integrität Bestandteil des Prozesses.

Programm zur Stärkung der Integritätskultur

Im Rahmen des Programms „Together4Integrity“ (T4I) hat der Porsche AG Konzern 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 der aktuell 97 Tochtergesellschaften im T4I-Scope, inklusive der Porsche AG, verantwortlich. Je nach örtlichen Gegebenheiten können Maßnahmenpakete und Implementierungszeiten variieren. Die Tochtergesellschaften des Porsche AG Konzerns können jedoch für die lokale Umsetzung die zentral entwickelten Konzepte als Basis nutzen.

Über den Umsetzungsstand der T4I-Maßnahmen im Porsche AG Konzern informiert ein zentrales Berichtssystem mit Härtegradlogik. Neben den Maßnahmen des Themenfelds „Kultur und Integrität“ umfasst es auch die Mindeststandards zu Integrität aus der Porsche-Konzernrichtlinie „HR Compliance“. Auch in den T4I-Gremien wird regelmäßig über den Fortschritt berichtet.

Der hohe 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. Die Berichterstattung an die Geschäftsführung und sonstige relevante Gremien ist Gegenstand der T4I-Maßnahmen im Themenfeld „Kultur und Integrität“.

Stärkung des Integritätsbewusstseins

Integres Handeln im Arbeitsalltag setzt u. a. die Fähigkeit voraus, integre Entscheidungen zu treffen. Hierzu wurde im Berichtsjahr – im Kontext des neuen Entwicklungswegs ins Management – das Training für neu eingestellte bzw. ernannte Manager der Porsche AG und relevanten nationalen Tochtergesellschaften weiterentwickelt. Im Zentrum steht ein Kompetenzmodell, das die für integre Entscheidungen notwendigen Fähigkeiten identifiziert und stärkt. Damit bietet das Training eine Orientierungs- und Anwendungshilfe für moralische Entscheidungsdilemmata.

Seit dem dritten Quartal 2022 wird das Training bedarfsbezogen bei Integritätsschulungen für Führungskräfte im Tarif eingesetzt. Hier leistet es einen wichtigen Beitrag zum Transfer des Themas Integrität in die Praxis.

Zudem wurden speziell für Führungskräfte neue Dialogformate entwickelt. Diese unterstützen sie dabei, mit ihren Teams ein gemeinsames Verständnis von Integrität zu entwickeln und die Integrität im Team zu fördern. Generell ist Integrität in der Porsche AG zielgruppenspezifisch in Trainingsformate für neue und bestehende Mitarbeiter integriert.

Netzwerke und Tools

Das interdisziplinäre Multiplikatorennetzwerk zu „Marke, Kultur und Integrität“ bietet Mitarbeitern 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 stehen den Mitarbeitern Informationen zu Integrität gebündelt zur Verfügung. Hier finden Nutzer auch die interne Podcastreihe zur Unternehmenskultur, die u. a. auch Beiträge zu Integrität behandelt.

Führungskräfte der Porsche AG können in einem eigenen Bereich zu Integrität auf einen Werkzeugkasten zugreifen. 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 Mitarbeitern zu definieren und umzusetzen. Im Berichtsjahr wurden die Maßnahmen u. a. um ein Workshopformat erweitert, in dem sich das Team aktiv mit Situationen und Entscheidungen im Alltag beschäftigt, die integres Handeln erfordern. Im Rahmen der Transferphase des jährlichen Führungslabs für alle disziplinarischen Führungskräfte der Porsche AG, Porsche Logistik GmbH und Porsche Dienstleistungs GmbH erhielten diese die Möglichkeit, Vertiefungsformate zum Thema Integrität wahrzunehmen, so z. B. zum Thema psychologische Sicherheit als Voraussetzung für eine „Speak-up-Kultur“.

Integrität als Thema in Mitarbeiterbefragungen

Der Porsche AG Konzern strebt an, Integrität im Arbeitsalltag zu verankern und überall und auf allen Ebenen mit Leben zu füllen. Befragungen helfen zu verstehen, wo der Porsche AG Konzern aktuell steht. Eine Abfrage zu integrem und regelkonformem Verhalten in der Unternehmensorganisation ist beispielsweise Teil der jährlichen Mitarbeiterbefragung, des „Stimmungsbarometers“. Daraus lässt sich ablesen, wie sich die Integritätskultur entwickelt und welche zusätzlichen Maßnahmen abgeleitet werden können. Im Berichtsjahr wurden im Porsche AG Konzern rund 31.000 Mitarbeiter befragt.

Die Ergebnisse des „Stimmungsbarometers“ werden anschließend in den Organisationseinheiten besprochen. Diese verpflichtenden Durchsprachen fügen sich in den sogenannten Teamdialog zu Kultur und Werten des Porsche AG Konzerns ein – einen offenen Austausch auf Augenhöhe zur gelebten Zusammenarbeit innerhalb der Organisationseinheit. Ziel des Formats ist die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen durch Führungskräfte und Mitarbeiter, um die Zusammenarbeit im Team zu verbessern. Der Teamdialog ist Gegenstand der T4I-Maßnahmen.

Wird ein festgelegter Schwellenwert zu Integrität im „Stimmungsbarometer“ unterschritten, so greift innerhalb der Porsche AG ein Sonderprozess, um die Ursachen für die Bewertung herauszuarbeiten und bei Bedarf geeignete Maßnahmen zu veranlassen. Dabei werden das Personalwesen und der jeweilige Vorgesetzte miteinbezogen.

Die Ergebnisse der jährlichen Mitarbeiterbefragung zu integrem Verhalten im Porsche AG Konzern zeigen, dass sich die Integritätskultur auf einem hohen Niveau befindet. Die Frage nach der Möglichkeit jedes Einzelnen, sich integer zu verhalten, wurde mit der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala bewertet. Seit 2019 ist die Integritätsfrage konstant auf dem dritten Platz aus insgesamt 24 Fragen im „Stimmungsbarometer“. Damit wurde das Niveau der Vorjahre bestätigt.

DIGITALISIERUNG, DATENSCHUTZ UND CORPORATE DIGITAL RESPONSIBILITY

Im Berichtsjahr sind keine externen oder behördenseitigen Beschwerden zu Datenschutzvorfällen bei der Porsche AG eingegangen. Durch interne Kontrollmaßnahmen und aufmerksame Mitarbeiter wurden jedoch intern Vorfälle erkannt und gemeldet. Die interne Melderate stieg im Vergleich zu den Vorjahren, auch aufgrund stetiger Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings der Beschäftigten, erneut an. Keiner der gemeldeten Vorgänge führte zu einem hohen Risiko für die Rechte und Freiheiten betroffener Personen. In allen begründeten Fällen leitete die Porsche AG Maßnahmen zur Ursachenbehebung ein. Wo sinnvoll wurden zusätzlich Maßnahmen eingeleitet, um vergleichbare Vorfälle künftig möglichst auszuschließen. Weitere Informationen zu den Aktivitäten im Bereich Digitalisierung, Datenschutz und Corporate Digital Responsibility in der Porsche AG sind in der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten. Die Themen sind dort im → **Kapitel „Digitalisierung und Corporate Digital Responsibility“** zu finden.

KUNDEN- UND FAHRZEUGSICHERHEIT

Der Anspruch an die Fahrzeugsicherheit geht bei der Porsche AG über die bloße Erfüllung gesetzlicher Anforderungen hinaus. Im Zentrum steht immer der möglichst optimale Schutz der Kunden im Straßenverkehr. Dabei steht die Sicherheit der Insassen an oberster Stelle. Darüber hinaus spielt auch der Partnerschutz – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – eine entscheidende Rolle. Die Informationen zu den Aktivitäten der Porsche AG im Bereich „Kunden- und Fahrzeugsicherheit“ werden in der → **Nichtfinanziellen Erklärung** berichtet.

LANGFRISTIGE KUNDENBEZIEHUNGEN UND -ZUFRIEDENHEIT

Es ist der Anspruch der Porsche AG, seine Kunden nicht nur zufriedenzustellen, sondern zu begeistern – so wurde dies auch in der Porsche Strategie 2030 formuliert. Ein enger Austausch mit den Kunden über den gesamten Produktlebenszyklus ist dafür unabdingbar. Bei der laufenden Weiterentwicklung des Angebots will die Porsche AG sicherstellen, dass er die Kundenbedürfnisse stets optimal erfüllt. Weiterführende Informationen zum Thema „Langfristige Kundenbeziehungen und -zufriedenheit“ in der Porsche AG sind in der → **Nichtfinanziellen Erklärung** enthalten.

CORPORATE GOVERNANCE

Cayenne Turbo GT

120 ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

130 MITGLIEDER DES VORSTANDS

132 MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

136 VERGÜTUNGSBERICHT

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

GEMÄSS § 289F UND § 315D HGB

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

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 uns Voraussetzung und Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Wir sehen diese als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter, 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 („Porsche AG“ oder „Gesellschaft“) haben am 5. Dezember 2022 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 der erstmaligen Zulassung der Vorzugsaktie der Gesellschaft zum Handel an einem organisierten Markt am 28. September 2022 („Börsengang“) mit nachfolgenden Ausnahmen entsprochen wurde und auch künftig entsprochen wird:

1. Dauer der Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (B.3 des Kodex)

   Der Empfehlung B.3 des Kodex, wonach die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen soll, wurde nicht entsprochen. Von dieser Empfehlung abweichend hat der Aufsichtsrat am 1. Dezember 2022 beschlossen, Herrn Sajjad Khan mit Wirkung ab dem 1. November 2023 für die Dauer von fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands für das neu geschaffene Ressort Car-IT zu bestellen. Herr Khan ist ein ausgewiesener Experte für die Entwicklung intelligenter Software in Fahrzeugen. Der Aufsichtsrat ist zur Einschätzung gelangt, dass es im Interesse der Gesellschaft ist, sich die Expertise von Herrn Khan langfristig zu sichern. Vor dem Hintergrund der besonderen Qualifikation von Herrn Khan und dem Bestreben des Aufsichtsrats nach personeller Kontinuität beim Aufbau eines neuen und strategisch bedeutsamen Vorstandsressorts hat sich der Aufsichtsrat ausnahmsweise für eine langfristige Erstbestellung entschieden. Zukünftig soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und der Empfehlung des Kodex für längstens drei Jahre erfolgen.

2. Benennung von konkreten Zielen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Erarbeitung eines Kompetenzprofils für das Gesamtgremium (C.1 Sätze 1 bis 3 des Kodex)

   Der Aufsichtsrat hat in seiner ersten nach dem Börsengang abgehaltenen Sitzung am 1. Dezember 2022 konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen. Dabei hat der Aufsichtsrat auf Diversität geachtet. Das Kompetenzprofil umfasst auch Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen. Für den Zeitraum bis zum 1. Dezember 2022 wurde der Empfehlung C.1 Satz 1 – und in der Folge auch den Empfehlungen C.1 Sätze 2 und 3 – des Kodex vorübergehend nicht entsprochen. Die Erarbeitung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und eines geeigneten Kompetenzprofils war aus zeitlichen Gründen nicht zu einem früheren Zeitpunkt möglich, da der Aufsichtsrat in seiner derzeitigen Zusammensetzung erst seit dem 23. September 2022 besteht und es sachgerecht erschien, die drei neu gewählten Aufsichtsratsmitglieder in diesen Prozess miteinzubeziehen. Ab dem 1. Dezember 2022 entspricht die Gesellschaft den Empfehlungen C.1 Sätze 1 bis 3 des Kodex und wird diesen auch in der Zukunft entsprechen.

3. 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 der Ansicht, dass die Fähigkeit, den Vorstand bei der Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten, nicht bei Erreichen eines bestimmten Alters entfällt.

4. 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.

5. Vergütung des Vorstands (G.1, G.2, G.3, G.6, G.7 Satz 1 sowie G.10 Sätze 1 und 2 des Kodex)

   Während eines bis zur Geltung des neuen Vorstandsvergütungssystems und der Anpassung der Vorstandsdienstverträge dauernden Übergangszeitraums (siehe dazu nachfolgend unter lit. a)), bis zur Veröffentlichung des ersten Vergütungsberichts gemäß § 162 AktG (siehe dazu nachfolgend unter lit. b)) sowie hinsichtlich der Gewährung eines IPO-Bonus an die Vorstandsmitglieder (siehe dazu nachfolgend unter lit. c)) wird 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 Vorstandsdienstverträge (G.1, G.2 und G.10 Sätze 1 und 2 des Kodex)

      Die Gesellschaft war bis zum Börsengang nicht zur Erstellung eines den Maßgaben von § 87a AktG entsprechenden Vorstandsvergütungssystems verpflichtet. Die Regelungen in den bestehenden Vorstandsdienstverträgen entsprechen bislang 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 soll der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft im Jahr 2023 zur Billigung vorgelegt werden. Vor diesem Hintergrund wurde und wird für den Zeitraum ab dem Börsengang bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 folgenden Empfehlungen vorübergehend nicht entsprochen:

      — Bis zum Inkrafttreten des neuen Vergütungssystems existiert keine systematische Beschreibung der gemäß der Empfehlung G.1 des Kodex vorgesehenen Angaben.
      — Zudem war bislang die Festlegung einer konkreten Ziel-Gesamtvergütung im Sinne der Empfehlung G.2 des Kodex nicht vorgesehen. Der Aufsichtsrat hat am 14. September 2022 für die Vorstandsmitglieder eine konkrete Zielgesamtvergütung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 festgelegt.
      — 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 künftig beginnender Performanceperioden entsprochen.

   Es ist vorgesehen, zwischen der Gesellschaft und sämtlichen Vorstandsmitgliedern jeweils mit Wirkung zum 1. Januar 2023 neue Vorstandsdienstverträge zu schließen, in denen die Vergütung in Übereinstimmung

mit dem neuen Vergütungssystem festgesetzt und den Empfehlungen in Abschnitt G. des Kodex zukünftig entsprochen wird, 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. Abweichend von der Empfehlung G.3 Satz 1, 2. Halbsatz des Kodex wurde die Zusammensetzung dieser Peer Group allerdings bislang nicht offengelegt. Vorstand und Aufsichtsrat beabsichtigen, die Zusammensetzung der Peer Group – wie in der Praxis üblich – im Vergütungsbericht gemäß § 162 AktG offenzulegen. Ein solcher Vergütungsbericht wird erstmals für das Geschäftsjahr 2022 erstellt, im Frühjahr 2023 veröffentlicht und der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2023 zur Billigung vorgelegt werden. Für diesen Übergangszeitraum wird der Empfehlung G.3 des Kodex daher insoweit nicht entsprochen.

Nach diesem Übergangszeitraum, d. h. ab Veröffentlichung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022, wird die Gesellschaft der Empfehlung G.3 des Kodex zukünftig uneingeschränkt entsprechen.

c) IPO-Bonus (G.6, G.7 Satz 1 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 werden 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. Vor diesem Hintergrund wird vorsorglich 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.
— Die Leistungskriterien für den IPO-Bonus wurden vor dem Zeitpunkt festgelegt, zu dem die Vorstandsmitglieder durch den IPO-Bonus zu besonderen Leistungen bei der Vorbereitung und im Nachgang des Börsengangs veranlasst werden sollten. Höchstvorsorglich wird gleichwohl eine Abweichung von Empfehlung G.7 Satz 1 des Kodex erklärt, da die Leistungskriterien nicht vor Beginn des laufenden Geschäftsjahres festgelegt werden konnten. Diese Abweichung ist auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 begrenzt und für die darauffolgenden Jahre wird dieser Empfehlung daher wieder entsprochen.
— 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** veröffentlicht.

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 sieben Vorstandsressorts auf. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Beschaffung“, „Forschung & Entwicklung“, „Finanzen & IT“, „Personal- & Sozialwesen“, „Produktion & Logistik“ sowie „Vertrieb & Marketing“. Zum 1. November 2023 wird ein weiteres Vorstandsressort „CAR-IT“ hinzukommen. 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 2022 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern.

Der Vorstand hält regelmäßig Sitzungen ab. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands – bzw. im Falle der Verhinderung sein Stellvertreter – leitet die Vorstandssitzungen. Über Angelegenheiten von wesentlicher oder grundsätzlicher Bedeutung sowie bestimmte – in der Geschäftsordnung für den Vorstand im Einzelnen aufgeführte – Einzelmaßnahmen entscheidet der gesamte Vorstand. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache in der Regel in Sitzungen. Er kann seine Entscheidung auch im Umlaufverfahren treffen, wenn kein Vorstandsmitglied unverzüglich verlangt, dass eine Vorstandssitzung stattfindet. Beschlüsse des Vorstands werden mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen seiner Mitglieder gefasst, sofern nicht das Gesetz oder die Geschäftsordnung für den Vorstand eine einstimmige Entscheidung vorsieht. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme 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 Gesellschaften der Porsche AG werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns. Ausschüsse des Vorstands bestehen zu folgenden wesentlichen Themen: Produkte, Investitionen, Digitalisierung 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, Produktion, Vertrieb, Finanzen und 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, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat aufgestellten Anforderungen entspricht; auch die Geschlechterverteilung entspricht den bisher vom Aufsichtsrat aufgestellten und den gesetzlichen Vorgaben. Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden; der Aufsichtsrat kann hiervon in begründeten Fällen abweichen.

AUFSICHTSRAT

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

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat sind dem Abschnitt „Unser Aufsichtsrat“ und „Ausschüsse des Aufsichtsrats 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 2022, der auf der Internetseite der Gesellschaft unter ↗ **https://investorrelations.porsche.com/de/financial-figures** abrufbar ist, enthalten.

Überblick

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in (Präsenz-)Sitzungen. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die Anzahl der im Geschäftsjahr 2022 abgehaltenen Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt. Aufgrund coronabedingter Einschränkungen wurde Aufsichtsratsmitgliedern, die nicht physisch an den Sitzungen teilnehmen konnten, die Möglichkeit eingeräumt, in virtueller Form an den Sitzungen teilzunehmen. Darüber hinaus wurde eine Sitzung als reine Videokonferenz abgehalten.

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 Stimmengleichheit 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 Gesamtaufsichtsrat 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. Durch den Prüfungsausschussvorsitzenden Herrn Dr. Christian Dahlheim sowie durch die Mitglieder Frau Micaela Le Divelec Lemmi und Herrn Dr. Oliver Porsche ist der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und der Abschlussprüfung in besonderem Maße sichergestellt.

Weitere Informationen zu den Mitgliedern und deren einschlägigen Erfahrungen und Expertise sind 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 Revisionssystems. 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. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse des Aufsichtsrats befindet sich im Bericht des Aufsichtsrats sowie ebenfalls auf der Internetseite der Gesellschaft unter **↗ https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance.**

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:

- Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- 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,
- Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-ups, oder großen Organisationen,
- Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf den Gebieten Governance/Recht/Compliance,
- 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),
- 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 Piëch	Dr. Ferdinand Oliver Porsch	Hans Dieter Pötsch	Dr. Hans Peter Schützinger	Hauke Stars	Jordana Vogiatzi	Harald Buck	Akan Isik	Nora Leser	Knut Lofski	Vera Schalwig	Stefan Schaumburg	Carsten Schumacher	Wolfgang von Dühren	Ibrahim Aslan
Herstellung und Vertrieb	■	■	■			■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■
Branchenkenntnis und Transformation zu Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Forschung und Entwicklung				■			■			■								■		
Führungserfahrung	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	
Governance/Recht/Compliance	■	■	■	■	■	■	■	■			■					■				
Finanzen, Rechnungslegung/ Abschlussprüfung		■	■	■	■		■	■	■			■		■				■		
Kapitalmarkt, Controlling und Risikomanagement	■	■	■	■	■	■	■	■		■								■		
Personalwesen & Vergütungssysteme	■	■		■		■		■	■		■	■				■	■	■		
Mitbestimmung	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Nachhaltigkeit	■	■		■	■			■	■					■						
Digitales		■	■	■	■				■	■			■							
Luxusgüterbranche	■	■			■	■	■									■			■	

Die Qualifikationsmatrix basiert auf der Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats. „Gute Kenntnisse", die sich aus erworbenen Qualifikationen, Kenntnissen, Erfahrungen 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.

— 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,
— Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen,
— 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,
— Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen auf dem Gebiet digitale Transformation,
— Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen in der Luxusgüterbranche.

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

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 Altersklassen an.

Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind aktuell 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 2022 hat der Aufsichtsrat keine Selbstbeurteilung durchgeführt. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, eine Selbstbeurteilung im Geschäftsjahr 2023 durchzuführen.

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 bis zum Jahresende 2025 Zielgrößen von 20 % für die erste Führungsebene und von 18 % für die zweite Führungsebene 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 2022, 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 sollen erstmalig der ordentlichen Hauptversammlung 2023 der Gesellschaft zur Billigung nach § 120a Abs. 1 AktG bzw. zur Beschlussfassung nach § 113 Abs. 3 AktG vorgelegt werden. Weitere Informationen zur Vergütung finden Sie im Anhang des Porsche-Konzernabschlusses 2022 und im Anhang des Jahresabschlusses 2022 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 den Porsche Konzern 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:** Der Porsche AG Konzern hat ein umfassendes Risikomanagementsystem (RMS) und Interne Kontrollsysteme (IKS) etabliert, um über konzernweite Standards einen verantwortungsvollen und transparenten Umgang mit Risiken zu gewährleisten. Das RMS hat zum Ziel, Risiken im Hinblick auf die Erreichung strategischer und operativer Ziele, die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben sowie bestandsgefährdende Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen und angemessen zu adressieren. Das IKS ermöglicht die sachgerechte Steuerung operativer Risiken. Die organisatorische Ausgestaltung des IKS basiert auf dem international anerkannten COSO-Internal-Control-Integrated-Framework. Die Beurteilung der Risikorelevanz erfolgt in Bezug auf die COSO-Kriterien Compliance, Anti-Fraud, Reporting und Operative, abrufbar über den Internetauftritt der COSO.

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
Dr. Oliver Blume (*1968) Vorsitzender (seit 2015) Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG Beginn der Vorstandstätigkeit: 2013 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten** CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja (Stv. Vorsitz) (bis 08.12.2022)[1] Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen (bis 31.08.2022)[2] Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen (bis 31.08.2022)[2] Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (bis 31.08.2022)[2] P3X GmbH & Co. KG, München (01.03.2022 bis 31.08.2022)[2] Porsche eBike Performance GmbH (vormals Fazua GmbH), Ottobrunn (01.06.2022 bis 12.09.2022)[2] Porsche Enterprises Inc., Atlanta (bis 31.08.2022)[2] Seat S.A., Matorell (bis 15.09.2022)[1]
Lutz Meschke (*1966) Stellvertretender Vorsitzender (seit 2015) Finanzen und IT Beginn der Vorstandstätigkeit: 2009 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten** Porsche Leipzig GmbH, Leipzig[2] PTV Planung Transport Verkehr GmbH (vormals PTV Planung Transport Verkehr AG), Karlsruhe (Vorsitz) (bis 20.02.2022)[1] Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig (bis 05.03.2022)[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja (bis 08.12.2022)[1] European Transport Solutions S.à r.l., Luxembourg (seit 01.02.2022)[1] MHP Management und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)[2] Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz seit 01.09.2022)[2] Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen[2] Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg (Vorsitz)[2] Porsche eBike Performance GmbH (vormals Fazua GmbH), Ottobrunn (Vorsitz) (seit 01.06.2022)[2] Porsche Engineering Group GmbH, Weissach[2] Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen[2] Porsche Enterprises Inc., Atlanta[2] Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)[2] Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg (Vorsitz)[2] Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg[2] P3X GmbH & Co. KG, München (seit 01.03.2022)[2] Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja (seit 09.09.2022)[1]

[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 (seit 01.09.2022)[2]
Andreas Haffner (*1965) Personal- und Sozialwesen Beginn der Vorstandstätigkeit: 2015 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten** Porsche Leipzig GmbH, Leipzig[2] **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	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten** Porsche Leipzig GmbH, Leipzig[2] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)[2] Porsche Financial Services GmbH Bietigheim-Bissingen[2] Porsche Logistik GmbH, Stuttgart[2] Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg[2] Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg[2] P3X GmbH & Co. KG, München (Vorsitz) (seit 01.03.2022)[2] Porsche Enterprises Inc., Atlanta[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] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** KS HUAYU AluTech GmbH, Neckarsulm[1] Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück[1] Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg (Vorsitz)[2] Porsche Logistik GmbH, Stuttgart (Vorsitz)[2] FlexFactory GmbH, München[1] Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle[1]
Dr. Michael Steiner (*1964) Forschung und Entwicklung Beginn der Vorstandstätigkeit: 2016 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten** CARIAD SE, Wolfsburg (seit 01.09.2022)[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** 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 (vormals Fazua GmbH), Ottobrunn (seit 01.06.2022)[2] Cellforce Group GmbH, Tübingen[2] Group14 Technologies, Inc., Woodinville (seit 05.10.2022)[1] HIF Global LLC, Delaware (seit 27.04.2022)[1]

[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] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[1] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (Vorsitz) (bis 15.09.2022)[1] Porsche GmbH, Grünwald[1] Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)[1] Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[1]
Jordana Vogiatzi (*1976) Stellvertretende Vorsitzende (seit 23.09.2022) Geschäftsführerin Mitglieder und Finanzen der IG Metall Stuttgart Zugehörig seit: 2014 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1]
Werner Weresch (*1961) Betriebsratsvorsitzender Betriebsrat Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim Porsche Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender Stellvertretender Vorsitzender (bis 23.09.2022) Zugehörig seit: 2014, bis 30.09.2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten (am 30.09.2022)** Volkswagen AG, Wolfsburg[1, 3] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (Stv. Vorsitz) (bis 15.09.2022)[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:** Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)[1] PowerCo SE, Salzgitter[1] **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[1] Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[1] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1]
Ibrahim Aslan (*1973) Mitglied im Betriebsrat Zuffenhausen/Ludwigsburg/Sachsenheim; Leiter des Vertrauenskörpers Zugehörig seit: 06.12.2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	

[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** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1] 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] Volkswagen Versicherung AG, Braunschweig[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Bank AG, Salzburg[1] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[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. Zugehörig seit: 23.09.2022 Staatsangehörigkeit: italienisch	**Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Pitti Immagine S.r.l., Florenz[1] De Longhi S.p.A., Treviso[1, 3] Aeroporti di Roma S.p.A., Rom[1]
Melissa Di Donato Roos (*1972) Chief Executive Officer SUSE Software Zugehörig seit: 23.09.2022 Staatsangehörigkeit: US-amerikanisch	**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	**Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1]
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] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1]

[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] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022) Volksoper Wien GmbH, Wien (bis 21.06.2022)[1] Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[1]
Hans-Peter Porsche (*1940) Ingenieur Zugehörig seit: 2010, bis 23.09.2022 Staatsangehörigkeit: österreichisch	**Vergleichbare Mandate im In- und Ausland (am 23.09.2022)** FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)[1] Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Stv. Vorsitz)[1] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[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 Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[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 Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[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[1, 3] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1]
Thomas Schmall-von Westerholt (*1964) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Technik Zugehörig seit: 2021, bis 23.09.2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten (am 23.09.2022)** PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)[1] Wolfsburg AG, Wolfsburg[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland (am 23.09.2022)** Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg[1] Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1] SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)[1] Brose Sitech sp. z o.o., Polkowice[1]

[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] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[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 Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (bis 15.09.2022)[1] Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest[1] Volkswagen Financné služby Slovensko s.r.o., Bratislava[1] Porsche Versicherungs AG, Salzburg[1] Porsche Bank AG, Salzburg[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: 23.09.2022 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]
Hiltrud Dorothea Werner (*1966) Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Integrität und Recht (bis 31.01.2022) Zugehörig seit: 2019, bis 31.01.2022 Staatsangehörigkeit: deutsch	**Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten (am 31.01.2022)** AUDI AG, Ingolstadt[1] CARIAD SE, Wolfsburg[1] MAN Energy Solutions SE, Augsburg[1] Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig (Vorsitz)[1] **Vergleichbare Mandate im In- und Ausland (am 31.01.2022)** Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart[1]

[1] Konzernexternes Mandat.
[2] Konzerninternes Mandat.
[3] Börsennotiert.

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS DER PORSCHE AG STAND 31. DEZEMBER 2022

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 2022

Aufgrund der erstmaligen Börsennotierung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) am 29. September 2022 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG für das Geschäftsjahr 2022 erstmals gemäß § 162 Aktiengesetz („AktG“) in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie („ARUG II“) 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.

A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäftsjahr 2022 war für die Porsche AG ein herausforderndes Jahr. Auch wenn die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückgingen, hat der Russland-Ukraine-Konflikt zu großer Unsicherheit und insbesondere zu steigenden Rohstoff- und Energiekosten geführt. Zudem gab es immer wieder Störungen in den globalen Zulieferketten. Trotz dieser Herausforderungen konnte die Porsche AG das Jahr 2022 erfolgreich abschließen und das operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte um 1.456 Mio. € auf 6.770 Mio. € gesteigert werden. Mit einer Marktkapitalisierung zum Start von rund 78 Mrd. € war die Porsche AG gemessen an der Marktkapitalisierung der bis dato größte Börsengang in Europa. Von diesen positiven Entwicklungen profitiert auch die Vorstandsvergütung.

I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Mit dem Vollzug des Börsengangs am 29. September 2022 ist die Porsche AG unter anderem erstmals zur Erstellung eines Vorstandsvergütungssystems nach den Vorgaben des § 87a AktG und unter Berücksichtigung der regulatorischen Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“) verpflichtet. Der Aufsichtsrat hat am 14. September 2022 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 ein neues Vorstandsvergütungssystem (das „neue Vorstandsvergütungssystem“) beschlossen. Das neue Vorstandsvergütungssystem setzt die Anforderungen des AktG in der Fassung des ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 (in Kraft getreten am 27. Juni 2022). Das neue Vorstandsvergütungssystem wird der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2023 zur Billigung vorgelegt.

Bereits vor dem Börsengang hat die Porsche AG ein Vergütungssystem (das „bisherige Vorstandsvergütungssystem“) für die Mitglieder des Vorstands angewendet. Nach dem bisherigen Vergütungssystem werden Vorstandsmitglieder der Porsche AG nach einer einheitlichen Vergütungsstruktur vergütet, die sich aus einem Festgehalt, kurzfristigen und langfristigen variablen Vergütungsbestandteilen sowie Nebenleistungen zusammensetzt. Für eine Übergangszeit, bis zum 31. Dezember 2022, hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Vorstandsvergütung gemäß den bisherigen vertraglichen Vereinbarungen nach den Vorgaben des bisherigen Vorstandsvergütungssystems abzuwickeln. Das bisherige Vorstandsvergütungssystem entsprach zulässigerweise nicht vollumfänglich den aktuellen gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen an börsennotierte Aktiengesellschaften. Insbesondere war bisher noch keine Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG vereinbart. Zudem konnten die Vorstandsmitglieder bereits nach drei Jahren über die aktienbasierte langfristige variable Vergütung verfügen.

Seit dem 1. Januar 2023 richtet sich die Vorstandsvergütung vollständig nach den Vorgaben des neuen Vorstandsvergütungssystems. Bei der Erstellung des neuen 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, seine persönliche Leistung, 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.

Im Folgenden wird zunächst ein Überblick über das im Geschäftsjahr 2022 geltende bisherige Vorstandsvergütungssystem gegeben und anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2022 eingegangen.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile des bisherigen Vorstandsvergütungssystems

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2022 geltenden bisherigen 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 fördert. 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 2022: Vorstandsvorsitzender: € 0[1]; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 660.000; Vorstandsmitglied: € 598.840 — Jährliche Einmalzahlung an Stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden: € 1.000.000		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-, Reisegepäckversicherung)		
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	— Endgehaltsbezogene Alters- und Hinterbliebenenversorgung — In der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres		Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.
Variable Vergütungsbestandteile			
Jahresbonus/Short Term Incentive („STI“)	Plantyp:	Zielbonus	Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen; wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft
	Zielbetrag 2022:	Vorstandsvorsitzender: € 0[1]; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 435.000; Vorstandsmitglied: € 630.000	
	Leistungskriterien:	— Kapitalrendite (ROI) des Volkswagen Konzerns, Konzernbereich Automobile (25 %) — Operative Umsatzrendite (ROS) des Volkswagen Konzerns (25 %) — Kapitalrendite (ROI) des Porsche-Segments Automobile (25 %) — Operative Umsatzrendite (ROS) des Porsche-Segments Automobile (25 %)	
	Bemessungszeitraum:	Jeweiliges Geschäftsjahr	
	Auszahlung:	— In bar im Monat nach der Billigung der Konzernabschlüsse der Volkswagen AG und der Porsche AG des jeweiligen Geschäftsjahres — Anteilige Kürzung bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags	

[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.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter		Zielsetzung
Langzeitbonus/Long Term Incentive (LTI)	Plantyp:	Virtueller Performance Share-Plan	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Volkswagen Konzerns auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über drei Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
	Zielbetrag 2022 – 2024:	Vorstandsvorsitzender: € 0[1]; Stellvertretender Vorstandsvorsitzender: € 653.400; Vorstandsmitglied: € 945.000	
	Unterjähriger Vertragsbeginn/ unterjährige Vertragsbeendigung während des Gewährungsgeschäftsjahres	Anteilige Kürzung des Zielbetrags bei unterjährigem Beginn oder unterjähriger Beendigung des Dienstvertrags	
	Performance-Periode:	Drei Jahre vorwärtsgerichtet	
	Leistungskriterium:	EPS der Volkswagen AG (100 %)	
	Begrenzung:	200 % des Zielbetrags	
	Auszahlung:	In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG des letzten Jahres der Performance-Periode	
	Bad Leaver-Regelung	Ersatz- und entschädigungsloser Verfall offener Tranchen bei durch das Vorstandsmitglied verschuldeter Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB, Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung oder Verstoß gegen ein Wettbewerbsverbot	
Bestandssicherung	Ausgestaltung:	Für bereits am 1. Januar 2020 bestellte Vorstandsmitglieder abgestufte Bestandssicherung für die Geschäftsjahre 2020 (100 %), 2021 (90 %) und 2022 (80 %)	Überbrückung der Auszahlungslücke.
	Ausgangsbasis:	Individuell ausbezahlte Direktvergütung 2019	
	Auszahlung:	Jeweils im Folgejahr des abgesicherten Geschäftsjahres	
	Verrechnung mit Auszahlungsbetrag aus dem LTI	Am Ende der jeweiligen Performance-Periode des abgesicherten Geschäftsjahres	

[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.

Vergütungsbestandteil	Bemessungsgrundlage/Parameter		Zielsetzung
Sonstige Leistungen			
IPO-Bonus	Plantyp:	Virtueller Aktienplan	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.
	Laufzeit:	Ein, zwei und drei Jahre ab IPO (drei Teil-Tranchen)	
	Gewährungsbetrag:	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	
	Leistungskriterien:	— Marktkapitalisierung der Porsche AG — Kursentwicklung der Porsche-Vorzugsaktie 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	
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 in Höhe von 1/12 der im letzten Vertragsjahr bezogenen Vergütung 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.

Das neue Vorstandsvergütungssystem wird die Porsche AG nach Billigung durch die Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 auf der Website veröffentlichen und zum Download bereitstellen. Gemäß den Regelungen des neuen Vorstandsvergütungssystems ist die Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder insgesamt nach oben begrenzt („Maximalvergütung“). Die variable Vergütung ist ausschließlich an Zielen der Porsche AG orientiert, um die Vorstandsvergütung auf eine langfristige und nachhaltige Entwicklung der Porsche AG auszurichten. Eine Bestandssicherung ist nicht mehr vereinbart.

Die kurzfristige variable Vergütung wird neben operativen und strategischen Zielen der Porsche AG auch von Zielen aus den Bereichen ESG (Environment, Social und Governance) beeinflusst. Für die aktienbasierte langfristige variable Vergütung gilt ab dem 1. Januar 2023 eine vierjährige Laufzeit. Die langfristige variable Vergütung ist an der Aktienkursentwicklung und den Earnings per Share (EPS) der Vorzugsaktie der Porsche AG mit der Wertpapierkennnummer PAG911 („Porsche-Vorzugsaktie“) ausgerichtet.

III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2022 bestellten Vorstandsmitglieder

1. VORSTANDSMITGLIEDER IM GESCHÄFTSJAHR 2022

Im Geschäftsjahr 2022 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. Daher beträgt die in diesem Vergütungsbericht für Herrn Dr. Blume dargestellte Vergütung der Porsche AG 0 €. Ab dem Beginn des 1. Januar 2023 wird Herr Dr. Blume eine Vergütung von der Volkswagen AG einerseits und der Porsche AG andererseits erhalten. Die Vergütung der Volkswagen AG und der Porsche AG werden jeweils entsprechend des Tätigkeitsumfangs von Herrn Dr. Blume anteilig berechnet und ausbezahlt; die Vergütung der Volkswagen AG wird nicht auf die Vergütung der Porsche AG angerechnet.
- Lutz Meschke ist Mitglied des Vorstands seit 6. November 2009 und seit dem 1. Oktober 2015 Stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Er ist zudem seit Juli 2020 Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding 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.
- 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 Automobil Holding 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 2022

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."

Dieses Begriffsverständnis unterscheidet sich von den im DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCCK 2017) verwendeten Begriffen „gewährte Zuwendungen" und „Zufluss". Von den „gewährten Zuwendungen" i. S. d. DCGK 2017 erfasst waren ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Auszahlung alle Vergütungsbestandteile, die einem Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr wenigstens dem Grunde nach zugesagt wurden und deren Höhe geschätzt werden konnte. Mit der Einführung von § 162 AktG ist die nach bisherigem Verständnis vorherrschende Differenzierung zwischen „Gewährung" und „Zufluss" nicht weiter aufrechtzuerhalten. Vielmehr erfasst der Begriff der Gewährung in § 162 AktG inhaltlich den Zufluss nach bisherigem Verständnis.

2.1 Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 faktisch zugeflossen sind. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen und der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Porsche AG und der Volkswagen AG ausgezahlte Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2022 berichtet, für welchen die zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht ist. Im Geschäftsjahr 2022 wurde zudem die Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2021 ausgezahlt. Da die Porsche AG erst zum 1. Januar 2020 einen dreijährigen zukunftsgerichteten LTI (Performance-Periode 2020 – 2022) eingeführt hat, kam im Geschäftsjahr 2022 kein LTI zur Auszahlung. Über den Auszahlungsbetrag aus dem ersten zukunftsgerichteten Performance Share-Plan mit Performance-Periode 2020 – 2022 wird im Vergütungsbericht 2023 berichtet.
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 eingeflossen.

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 keinen Gebrauch gemacht.

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

Dr. Oliver Blume[1], Vorstandsvorsitzender

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	0	
Nebenleistungen	0	
Summe fixe Vergütung	**0**	
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	0	
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	0	
Summe variable Vergütung	**0**	
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**0**	
Versorgungsaufwand	6.017	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**6.017**	**–**

[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. Über die Vergütung, die Herr Dr. Blume im Geschäftsjahr 2022 von der Volkswagen AG erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2022 der Volkswagen AG berichtet. Ab dem Geschäftsjahr 2023 wird Herr Dr. Blume auch eine Vergütung von der Porsche AG erhalten, über die die Porsche AG berichten wird.

Lutz Meschke[1], Stellvertretender Vorstandsvorsitzender; Geschäftsbereich Finanzen und IT

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	1.660.000	49,2
Nebenleistungen	75.633	2,2
Summe fixe Vergütung	**1.735.633**	**51,5**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	723.096	21,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	913.560	27,1
Summe variable Vergütung	**1.636.656**	**48,5**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**3.372.289**	**100,0**
Versorgungsaufwand	267.690	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**3.639.979**	**–**

[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 2022 von der Porsche SE erhalten hat, wird im Vergütungsbericht 2022 der Porsche SE berichtet.

Barbara Frenkel, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Beschaffung

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	598.840	35,7
Nebenleistungen	31.900	1,9
Summe fixe Vergütung	**630.740**	**37,6**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	1.045.800	62,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	0	0,0
Summe variable Vergütung	**1.045.800**	**62,4**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**1.676.540**	**100,0**
Versorgungsaufwand	212.641	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**1.889.181**	**–**

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

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	598.840	21,5
Nebenleistungen	55.615	2,0
Summe fixe Vergütung	**654.455**	**23,5**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	1.045.800	37,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	1.089.840	39,1
Summe variable Vergütung	**2.135.640**	**76,5**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**2.790.095**	**100,0**
Versorgungsaufwand	194.583	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**2.984.678**	**–**

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

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	598.840	21,5
Nebenleistungen	54.590	2,0
Summe fixe Vergütung	**653.430**	**23,4**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	1.045.800	37,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	1.089.840	39,1
Summe variable Vergütung	**2.135.640**	**76,6**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**2.789.070**	**100,0**
Versorgungsaufwand	163.344	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**2.952.414**	**–**

Albrecht Reimold, Mitglied des Vorstands; Geschäftsbereich Produktion und Logistik

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	598.840	21,5
Nebenleistungen	44.833	1,6
Summe fixe Vergütung	**643.673**	**23,2**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	1.045.800	37,6
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	1.089.840	39,2
Summe variable Vergütung	**2.135.640**	**76,8**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**2.779.313**	**100,0**
Versorgungsaufwand	138.502	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**2.917.815**	**–**

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

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Jahresgrundgehalt	598.840	21,5
Nebenleistungen	45.185	1,6
Summe fixe Vergütung	**644.025**	**23,2**
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (STI) 2022	1.045.800	37,6
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	1.089.840	39,2
Summe variable Vergütung	**2.135.640**	**76,8**
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**2.779.665**	**100,0**
Versorgungsaufwand	200.773	–
Gesamtvergütung inkl. Versorgungsaufwand	**2.980.438**	**–**

2.2 Erläuterung

2.2.1 Zusätzliche vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern

Herr Meschke erhält eine jährliche Einmalzahlung in Höhe von 1.000.000 € brutto pro Geschäftsjahr für seine herausgehobene Rolle als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Die Einmalzahlung wurde im Geschäftsjahr 2022 letztmalig gewährt. Nach dem neuen Vergütungssystem spiegelt sich ab dem 1. Januar 2023 die herausgehobene Rolle von Herrn Meschke in seiner Zieldirektvergütung wider.

2.2.2 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 („Markenziele") einerseits und der Volkswagen AG („Konzernziele") andererseits. Der Aufsichtsrat der Porsche AG legt die Werte für diese Ziele für jedes Geschäftsjahr fest. Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung für jedes Marken- und Konzernziel überprüft und der Auszahlungsbetrag ermittelt. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird die Summe der gewichteten Zielerreichungsgrade gebildet und mit dem Zielbetrag multipliziert. Der sich so ergebende Betrag wird, vorbehaltlich der Feststellung eines Malus, an die Vorstandsmitglieder ausgezahlt.

aa) Markenziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 für die Schwellenwerte und Zielwerte sowie als oberen Referenzwert für die operative Umsatzrendite der Porsche AG Segment Automobile („ROS Porsche AG") und die Kapitalrendite Segment Automobile („ROI Porsche AG") festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2022 erzielt wurden.

	% 2022
ROS Porsche Konzernbereich Automobile	
Oberer Referenzwert	15,0
Zielwert 100 %-Niveau	11,3
Schwellenwert	7,5
Ist-Wert	18,6
Zielerreichung (in %)	**199**
ROI Porsche Konzernbereich Automobile	
Oberer Referenzwert	19,4
Zielwert 100 %-Niveau	12,9
Schwellenwert	6,5
Ist-Wert	24,9
Zielerreichung (in %)	**192**
Zielerreichung gesamt	**195**

bb) Konzernziele
Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 für die Schwellenwerte und Zielwerte sowie als oberen Referenzwert für die operative Umsatzrendite der Volkswagen AG („ROS VW AG“) und die Kapitalrendite der Volkswagen AG („ROI VW AG“) festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2022 erzielt wurden.

%	2022
ROS VW AG	
Oberer Referenzwert	8,0
Zielwert 100 %-Niveau	6,0
Schwellenwert	4,0
Ist-Wert	7,9
Zielerreichung (in %)	**148**
ROI VW AG	
Oberer Referenzwert	14,3
Zielwert 100 %-Niveau	9,5
Schwellenwert	4,8
Ist-Wert	12,0
Zielerreichung (in %)	**126**
Zielerreichung gesamt	**137**

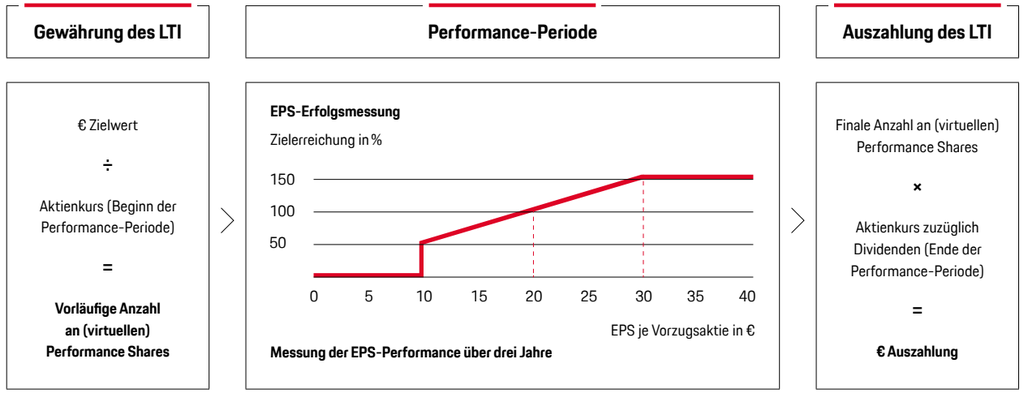
b) Bestandssicherung
Die Vorstandsmitglieder erhalten eine langfristige variable Vergütung. Bis zum Geschäftsjahr 2019 (einschließlich) bestand die langfristige variable Vergütung aus einem rückwärts gerichteten Unternehmensbonus und einem rückwärts gerichteten Langzeitbonus. Seit dem Geschäftsjahr 2020 findet für die Vorstandsmitglieder der Porsche AG das bisherige Vorstandsvergütungssystem Anwendung. Das bisherige Vorstandsvergütungssystem entspricht dem im Volkswagen Konzern für alle Vorstandsmitglieder von Tochtergesellschaften und Führungskräfte geltenden Vergütungssystem.

Durch die Umstellung von einer rückwärts- auf eine vorwärtsgerichtete langfristige variable Vergütung entstand für die zum 1. Januar 2020 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 2022 kam die in den Tabellen ausgewiesene Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2021 zur Auszahlung. Die in 2022 ausgezahlte Bestandssicherung betrug 90 % 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 2021.

Die im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2021 wird am Ende der Performance-Periode 2021 – 2023 mit dem Auszahlungsbetrag aus dem Performance Share-Plan 2021 – 2023 verrechnet. Sofern der Auszahlungsbetrag aus dem Performance Share-Plan 2021 – 2023 die in 2022 ausgezahlte Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2021 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 2021 – 2023 zu Beginn des Jahres 2024 wird im Vergütungsbericht 2024 berichtet.

c) Ausblick: Leistungskriterien der bereits zugeteilten LTIs
2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024



aa) Angaben zum Performance Share-Plan
Das bisherige Vorstandsvergütungssystem sieht für die Vorstandsmitglieder eine aktienbasierte langfristige variable Vergütung in Form eines vorwärtsgerichteten Performance Share-Plans mit dreijähriger Laufzeit vor. Der LTI richtet sich nach der Wertentwicklung und dem EPS der Vorzugsaktie der Volkswagen AG mit der Wertpapierkennnummer 766403 („Volkswagen-Vorzugsaktie“) während der dreijährigen Laufzeit. Den Vorstandsmitgliedern werden zu Beginn der dreijährigen Performance-Periode abhängig von dem jeweiligen Zielwert bedingt eine bestimmte Anzahl an Performance Shares zugeteilt. Nach Ablauf der Performance-Periode wird 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 wird 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.

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden den Vorstandsmitgliedern letztmalig Performance Shares nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem zugeteilt. Ab dem Geschäftsjahr 2023 richtet sich der LTI nach der Wertentwicklung und dem EPS der Porsche-Vorzugsaktie. Dazu werden den Vorstandsmitgliedern ab dem Geschäftsjahr 2023 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.

Über die LTIs 2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024 wird ausführlich im jeweiligen Vergütungsbericht berichtet, da es sich bei diesen Vergütungselementen nicht um eine gewährte und geschuldete Vergütung des Geschäftsjahres 2022 handelt.

Im Folgenden wird bereits ein Ausblick auf die Leistungskriterien der aktuell bereits zugeteilten LTIs 2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024 gegeben.

bb) Angaben zu den Performance Shares

	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
Barbara Frenkel	0	1.866	5.377
Andreas Haffner	4.240	5.045	5.377
Lutz Meschke	3.682	4.381	3.718
Detlev von Platen	4.240	5.045	5.377
Albrecht Reimold	4.240	5.045	5.377
Dr. Michael Steiner	4.420	5.045	5.377
Summe	**20.642**	**26.427**	**30.603**

cc) EPS-Werte

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindest-, Ziel- und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Periode 2020–2022, 2021–2023 und 2022–2024 festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2022 erzielt wurden. Die Performance Share-Pläne der Performance-Perioden 2020–2022, 2021–2023 und 2022–2024 waren im Geschäftsjahr 2022 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

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

Performance-Periode 2021 – 2023

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

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

Performance-Periode 2022 – 2024

EPS Volkswagen-Vorzugsaktie

€	2022
Maximalwert	30,00
Zielwert 100 %-Niveau	20,00
Mindestwert	10,00
Ist-Wert	29,69
Zielerreichung (%)	148

dd) Referenzkurse/Dividendenäquivalent

Die für die Performance-Perioden der bereits zugeteilten Performance Share-Pläne 2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024 maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Maßgeblich für die Performance Share-Pläne 2020 – 2022, 2021 – 2023 und 2022 – 2024 sind die Kurse der Volkswagen-Vorzugsaktie.

€	2020 – 2022	2021 – 2023	2022 – 2024
Anfangs-Referenzkurs	177,44	149,14	175,75
Schluss-Referenzkurs[1]	131,74	■	■
Dividendenäquivalent			
2020	4,86		
2021	4,86	4,86	
2022	7,56	7,56	7,56

[1] Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

d) Ausblick: 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 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 endet 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, da es sich bei diesen Vergütungselementen nicht um eine gewährte und geschuldete Vergütung des Geschäftsjahres 2022 handelt.

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
Barbara Frenkel	3.675	3.675	3.675
Andreas Haffner	3.675	3.675	3.675
Lutz Meschke	3.675	3.675	3.675
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**

2.2.3 Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Vor dem Börsengang der Porsche AG galt für die Vorstandsmitglieder noch kein Vergütungssystem i. S. d. § 87a AktG. Für die Übergangszeit ab der erstmaligen Börsennotierung am 29. September 2022 bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 hat die Porsche AG das bisherige Vorstandsvergütungssystem weiterhin angewendet.

Von den Regelungen des bisherigen Vorstandsvergütungssystems ist die Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 nicht abgewichen. Mit den Vorstandsmitgliedern wurde ab dem Beginn des 1. September 2022 eine Anpassung des monatlichen Grundgehalts und rückwirkend zum 1. Januar 2022 der Zielwerte der variablen Vergütung vereinbart. Ein unabhängiger Vergütungsberater hat bestätigt, dass die Ziel-Gesamtvergütung und ihre einzelnen Bestandteile in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Vorstandsmitglieder und zur wirtschaftlichen Lage der Porsche AG steht und marktüblich ist.

2.2.4 Maximalvergütung

Nach dem bisherigen Vorstandsvergütungssystem ist die Vergütung zulässigerweise insgesamt nicht nach oben gedeckelt. Da im Geschäftsjahr 2022 keine Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Nr. 1 AktG existierte, ist über die Einhaltung einer Maximalvergütung nicht i. S. d. § 162 Abs. 1 Nr. 7 AktG zu berichten. Ab dem Geschäftsjahr 2023 gilt gemäß dem neuen Vorstandsvergütungssystem für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung i.S.d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG, durch die die Vergütung insgesamt nach oben hin begrenzt ist.

2.2.5 Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung

a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung

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

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 der für das Vorjahr festgesetzten variablen Vergütungsbestandteile zusammen. Kann die Abfindungssumme auf Basis der Vorjahreswerte nicht zutreffend ermittelt werden, etwa weil der Dienstvertrag im ersten Jahr nach der Bestellung endet, kann auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden.

Die Abfindung wird in monatlichen Bruttoteilbeträgen in gleicher Höhe ab dem Ende des Dienstvertrags 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 (näher zu diesen Versorgungsleistungen im nächsten Abschnitt), wobei das Mindestversorgungskapital nur gemäß bzw. entsprechend §§ 2 Abs. 1, 2a Abs. 1 BetrAVG ratierlich gekürzt aufrechterhalten wird.

Auch das neue Vergütungssystem sieht Beendigungs- und Abfindungsregelungen vor, die im Wesentlichen den bisher mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten Regelungen entsprechen. Für die Berechnung der Abfindung ist gemäß dem neuen Vergütungssystem ab dem 1. Januar 2023 nur das monatliche Festgehalt des abgelaufenen Geschäftsjahres sowie der für das abgelaufene Geschäftsjahr ausbezahlte Jahresbonus relevant. Ergänzend dazu werden während der Laufzeit der Abfindungsraten weiterhin LTI-Tranchen zugeteilt und vertragsgemäß abgerechnet und ausbezahlt.

b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Die Porsche AG gewährt den Vorstandsmitgliedern grundsätzlich eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung. Die zugesagten Altersleistungen für die Vorstandsmitglieder Herren Meschke, Haffner, von Platen, Reimold, Dr. Steiner und Frau Frenkel werden mit Vollendung des 65. Lebensjahres gezahlt, wenn sie nicht als vorgezogenes Ruhegehalt, mit einem monatlichen Abschlag von 0,5 Prozentpunkten für jeden Monat des vorgezogenen Bezugs, ab dem 63. Lebensjahr in Anspruch genommen werden.

Im Versorgungsfall erhalten die Vorstandsmitglieder ein Ruhegehalt in Höhe von bis zu 40 % des vereinbarten festen jährlichen Gehalts, soweit es nicht ausdrücklich als nicht ruhegehaltswirksam ausgewiesen ist. Zu Beginn der Vorstandstätigkeit wird mit dem jeweiligen Vorstandsmitglied ein bestimmter Prozentsatz zur Berechnung des Ruhegehalts vereinbart („Sockelbetrag"). Der Sockelbetrag steigt mit jedem vollen Jahr der Vorstandstätigkeit um einen festgelegten Prozentwert, maximal jedoch auf 40 % des vereinbarten festen jährlichen Gehalts. Das Ruhegehalt wird in zwölf gleichen Teilbeträgen jeweils am Monatsende gezahlt.

Sofern das Vorstandsmitglied nach Eintritt des Pensionsfalls verstirbt, erhalten der hinterbliebene Ehegatte und die waisenversorgungsberechtigten Kinder des Vorstandsmitglieds als Gesamtgläubiger das Ruhegehalt für den Sterbemonat und die folgenden sechs Monate. Verstirbt das Vorstandsmitglied während des laufenden Dienstverhältnisses, erhält der hinterbliebene Ehegatte bzw. nach dessen Tod die unterhaltsberechtigten Kinder zunächst für den Sterbemonat sowie die darauffolgenden sechs Kalendermonate die monatlichen Gehaltszahlungen des Vorstandsmitglieds inklusive anteiliger variabler Vergütung. Nach dieser Übergangszeit erhält der hinterbliebene Ehegatte unabhängig vom Zeitpunkt des Todes des Vorstandsmitglieds eine Ruhegehaltszahlung in Höhe von 60 % des Ruhegehalts, das das Vorstandsmitglied zum Zeitpunkt des Todesfalls als Ruhegehaltszahlung hätte beanspruchen können. Hinterbliebene waisenversorgungsberechtigte Kinder erhalten ein Kindergeld in Höhe von 10 % des Ruhegehalts, das das Vorstandsmitglied zum Zeitpunkt des Todesfalls als Ruhegehaltszahlung hätte beanspruchen können. Das Kindergeld erhöht sich auf 20 % des Ruhegehalts, wenn keine Verpflichtung zur Zahlung einer Hinterbliebenenrente an den Ehegatten besteht.

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 Compensations Program").

Für die Herren Meschke, Haffner und Reimold besteht eine Direktversicherung i.S.d. § 40b EStG mit einer von der Porsche AG für die Dauer des Dienstverhältnisses gezahlten Jahresprämie von 1.743 €. Herr Dr. Blume hatte 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.

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2022 sowie den im Geschäftsjahr 2022 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 2022
Dr. Oliver Blume	3.198.448	6.017
Lutz Meschke	3.217.309	267.690
Barbara Frenkel	3.020.447	212.641
Andreas Haffner	3.020.521	194.583
Detlev von Platen	3.472.225	163.344
Albrecht Reimold	3.452.389	138.502
Dr. Michael Steiner	3.201.365	200.773
Summe	**22.582.704**	**1.183.550**

[1] Darüber hinaus bestehen gegenüber den Vorstandsmitgliedern Verpflichtungen aus im Wege der Entgeltumwandlung aufgebauter Alterversorgung („Deferred Compensations Program").

Im Geschäftsjahr 2022 wurden die unter diesem Abschnitt erläuterten Zusagen nicht geändert.

Ab dem 1. Januar 2023 wurden den Vorstandsmitgliedern neue Versorgungszusagen gemäß dem neuen Vorstandsvergütungssystem erteilt. Die Porsche AG hat ein neues, kapitalmarktorientiertes Versorgungssystem eingeführt. Die Versorgung der Vorstandsmitglieder wurde im Geschäftsjahr 2023 auf das neue Versorgungssystem umgestellt. Die unter dem bisherigen Versorgungssystem erdienten Besitzstände bleiben aufrechterhalten. Ab dem 1. Januar 2023 erhält auch Herr Dr. Blume eine neue, kapitalmarktorientierte Versorgungszusage von der Porsche AG. Seine frühere Versorgungszusage bleibt weiterhin eingefroren.

2.2.6 Keine Malus-/Clawback im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 lagen tatbestandlich die Voraussetzungen für eine Rückforderung variabler Vergütungsbestandteile nicht vor. Dementsprechend hat die Porsche AG keine variablen Vergütungsbestandteile von den einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert.

IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

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

1. GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2022 (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 2012 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung aus.

Uwe-Karsten Städter[1]
ehem. Mitglied des Vorstands Geschäftsbereich Beschaffung
Austrittsdatum: 18. August 2021

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	154.080	17,9
Nebenleistungen	32.097	3,7
Variable Vergütung		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	675.477	78,4
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**861.654**	**100,0**

[1] Herr Städter ist am 18. August 2021 ausgetreten und hat im Geschäftsjahr 2022 eine zeitanteilig berechnete Bestandssicherung für das Geschäftsjahr 2021 gemäß den Darstellungen in Kapitel A.III.2.2.2. b) erhalten.

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

	2022	
	€	%
Fixe Vergütung		
Ruhegehaltszahlungen	0	0,0
Nebenleistungen	28.306	100,0
Variable Vergütung		
Bestandssicherung LTI 2021 – 2023	0	0,0
Gesamtvergütung i. S. d. § 162 Abs. 1 S. 1 AktG	**28.306**	**100,0**

2. GEWÄHRTE GESAMTVERGÜTUNG AN VOR BEGINN DES GESCHÄFTSJAHRES 2013 AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2022 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Porsche AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor dem Beginn des Jahres 2013 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2022 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 2022 insgesamt 2.151.440 € gewährt.[1]

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) vor Ergebnisabführung, 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 2022, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt (Arbeitnehmer der Porsche AG).

	Jährliche Veränderung
%	2022 vs. 2021
Vorstandsvergütung[1]	
Aktive Vorstandsmitglieder	
Dr. Oliver Blume	–
Lutz Meschke	–5,2
Barbara Frenkel	243,5
Andreas Haffner	2,8
Detlev von Platen	2,8
Albrecht Reimold	2,1
Dr. Michael Steiner	1,1
Ehemalige Vorstandsmitglieder	
Uwe-Karsten Städter	–63,6
Wolfgang Hatz	19,6
Ertragsentwicklung	
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) vor Ergebnisabführung	114,2
Mitarbeitervergütung	
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung PAG	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.

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.

B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

I. Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats war bis einschließlich zum 14. August 2022 in § 13 der Satzung der Porsche AG in der Fassung vom 5. Dezember 2012 geregelt.

Die Hauptversammlung der Porsche AG hat am 1. August 2022 die Satzung neu gefasst. Die Neufassung der Satzung wurde am 15. August 2022 in das Handelsregister eingetragen und damit wirksam. Bei der Neufassung der Satzung 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. Die Aufsichtsratsvergütung der Porsche AG enthielt bis zum 14. August 2022 auch eine variable Vergütungskomponente. Seit dem 15. August 2022 besteht die Aufsichtsratsvergütung ausschließlich aus festen Vergütungsbestandteilen (vgl. § 19 der Satzung in der Fassung mit Wirkung vom 15. August 2022, inhaltlich unverändert inzwischen § 18 der Satzung in der Fassung mit Wirkung vom 16. September 2022). 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 Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß der Satzung der Porsche AG in der Fassung vom 5. Dezember 2012, nach der die Aufsichtsratsmitglieder bis einschließlich zum 14. August 2022 vergütet wurden, bestand aus einer festen jährlichen Vergütung, einem Sitzungsgeld sowie einer variablen, erfolgsorientierten Vergütung.

Die feste jährliche Vergütung betrug 50 Tsd. € für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, 37,5 Tsd. € für den Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und 25 Tsd. € für jedes andere Mitglied des Aufsichtsrats. Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses erhielt das jeweilige Mitglied des Aufsichtsrats ein Sitzungsgeld von 3 Tsd. €. Für ihre Tätigkeiten in Ausschüssen erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats bislang keine zusätzliche feste jährliche Vergütung.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten darüber hinaus eine variable, erfolgsorientierte Vergütung, bestehend aus nachfolgenden Bestandteilen:

Pro 1 Mio. €, um welche das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Porsche AG (EBT) im abgelaufenen Geschäftsjahr den Betrag von 300 Mio. € überstieg, erhielten der Aufsichtsratsvorsitzende 20 €, der Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende 15 € und die Aufsichtsratsmitglieder im Übrigen 10 €.

Pro 1 Mio. €, um welche das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Porsche AG (EBT) der dem abgelaufenen Geschäftsjahr vorausgegangenen drei Geschäftsjahre im Mittelwert den Betrag von 300 Mio. € überstieg, erhielten der Aufsichtsratsvorsitzende weitere 20 €, der Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende weitere 15 € und die Aufsichtsratsmitglieder im Übrigen weitere 10 €.

Aufsichtsratsmitglieder, die aufgrund einer Tätigkeit für ein anderes Organ (Vorstand, Aufsichtsrat oder Geschäftsführung) eines mit der Porsche AG i. S. d. §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmens eine Vergütung bezogen, erhielten gemäß der Satzung der Porsche AG in der Fassung vom 5. Dezember 2012 keine zusätzliche Vergütung für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied der Porsche AG. Diese Aufsichtsratsmitglieder erhielten ausschließlich das Sitzungsgeld sowie den Ersatz ihrer Auslagen.

Seit dem 15. August 2022 erhalten die Aufsichtsratsmitglieder 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 Vergütung in Höhe von 100 Tsd. € (Vorsitzender des Ausschusses) und im Übrigen 50 Tsd. € gezahlt. Mitgliedschaften in mehr als zwei Ausschüssen werden nicht gesondert vergütet. 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).

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

Im Geschäftsjahr 2022 bestimmt sich die Aufsichtsratsvergütung zeitanteilig für den Zeitraum bis einschließlich zum 14. August 2022 nach der Satzung in der Fassung vom 5. Dezember 2012 und für den Zeitraum ab dem 15. August 2022 nach der Satzung mit Wirkung vom 15. August 2022.

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 der Fassung mit Wirkung vom 16. September 2022 (entsprechend § 19 Abs. 7 der Satzung in der Fassung mit Wirkung vom 15. August 2022) in eine von der Porsche AG in ihrem Interesse in angemessener Höhe unterhaltene Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Unternehmensorgane (Directors and Officers Insurance) einbezogen.

IV. Gewährte und geschuldete Vergütung an die im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2022. 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 2022 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 gezahlt wird, unabhängig vom Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung.

Aufsichtsratsmitglied	Feste Vergütung €	Feste Vergütung %	Tätigkeit in Ausschüssen €	Tätigkeit in Ausschüssen %	Sitzungsgelder €	Sitzungsgelder %	Variable Vergütung (erfolgsabhängig) €	Variable Vergütung (erfolgsabhängig) %	Gesamtvergütung €	Gesamtvergütung %	Vergütung aus anderen Konzern-mandaten €
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	99.014	60,8	27.397	16,8	36.427	22,4	0	0,0	162.838	100,0	–
Jordana Vogiatzi (seit 23.09.2022 Stv. Vorsitzende)	82.616	44,6	19.041	10,3	36.427	19,7	47.126	25,4	185.211	100,0	–
Werner Weresch (bis 30.09.2022, davon bis 23.09.2022 Stv. Vorsitzender)	23.863	41,1	0	0,0	34.159	58,9	0	0,0	58.022	100,0	–
Dr. Arno Antlitz[1]	0		0		0		0		0		–
Ibrahim Aslan (seit 06.12.2022)	9.260	93,5	0	0,0	641	6,5	0	0,0	9.901	100,0	–
Harald Buck	64.986	36,9	27.397	15,6	36.427	20,7	47.126	26,8	175.937	100,0	–
Dr. Christian Dahlheim	0	0,0	28.356	100,0	0	0,0	0	0,0	28.356	100,0	–
Micaela le Di Divelec Lemmi (seit 23.09.2022)	35.616	68,8	13.699	26,5	2.466	4,8	0	0,0	51.781	100,0	–
Melissa Di Donato (seit 23.09.2022)	35.616	93,5	0	0,0	2.466	6,5	0	0,0	38.082	100,0	–
Wolfgang von Dühren	64.986	48,7	0	0,0	21.427	16,0	47.126	35,3	133.539	100,0	–
Akan Isik	64.986	48,7	0	0,0	21.427	16,0	47.126	35,3	133.539	100,0	–
Nora Leser	64.986	45,1	13.699	9,5	18.427	12,8	47.125	32,7	144.238	100,0	–
Knut Lofski[2]	64.986	48,7	0	0,0	21.427	16,0	47.126	35,3	133.539	100,0	0
Dr. Hans Michel Piëch	49.507	57,6	0	0,0	36.427	42,4	0	0,0	85.934	100,0	–
Hans-Peter Porsche (bis 23.09.2022)	0	0,0	0	0,0	6.000	100,0	0	0,0	6.000	100,0	–
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	49.507	58,5	13.699	16,2	21.427	25,3	0	0,0	84.633	100,0	–
Hans Dieter Pötsch	49.507	93,5	0	0,0	3.427	6,5	0	0,0	52.934	100,0	–
Vera Schalwig	64.986	48,7	0	0,0	21.427	16,0	47.124	35,3	133.538	100,0	–
Stefan Schaumburg	64.986	49,8	0	0,0	18.427	14,1	47.125	36,1	130.539	100,0	–
Thomas Schmall-von Westerholt[1] (bis 23.09.2022)	0		0		0		0		0		–
Carsten Schumacher	64.986	36,9	27.397	15,6	36.427	20,7	47.126	26,8	175.937	100,0	–
Dr. Hans Peter Schützinger	49.507	93,5	0	0,0	3.427	6,5	0	0,0	52.934	100,0	–
Hauke Stars[1] (seit 23.09.2022)	0		0		0		0		0		–
Hiltrud Dorothea Werner[1] (bis 31.01.2022)	0		0		0		0		0		–
Gesamt	**1.003.904**	**50,8**	**170.685**	**8,6**	**378.715**	**19,2**	**424.130**	**21,4**	**1.977.434**	**100,0**	**–**

[1] Diese Aufsichtsratsmitglieder haben vollständig auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 verzichtet.

[2] Knut Lofski ist auch Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche Leipzig GmbH. Er hat auf die Vergütung hierfür vollständig 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) vor Ergebnisabführung, EBITDA-Marge des Segments Automobile sowie der Operativen Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns.

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

%	Jährliche Veränderung 2022 vs. 2021
Aufsichtsratsvergütung[1]	
Aktive Aufsichtsratsmitglieder	
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)	287,7
Jordana Vogiatzi (seit 23.09.2022 Stv. Vorsitzende)	53,2
Werner Weresch (bis 30.09.2022, davon bis 23.09.2022 Stv. Vorsitzender)	1,8
Dr. Arno Antlitz	–
Ibrahim Aslan (seit 06.12.2022)	–
Harald Buck	45,6
Dr. Christian Dahlheim	–
Micaela le Divelec Lemmi (seit 23.09.2022)	–
Melissa Di Donato (seit 23.09.2022)	–
Wolfgang von Dühren	37,9
Akan Isik	37,9
Nora Leser	75,9
Knut Lofski	37,9
Dr. Hans Michel Piëch	104,6
Hans-Peter Porsche (bis 23.09.2022)	–50,0
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	464,2
Hans Dieter Pötsch	–
Vera Schalwig	387,5
Stefan Schaumburg	59,7
Thomas Schmall-von Westerholt (bis zum 23.09.2022)	–
Carsten Schumacher	38,7
Dr. Hans Peter Schützinger	–
Hauke Stars (seit 23.09.2022)	–
Hiltrud Dorothea Werner (bis zum 31.01.2022)	–
Ertragsentwicklung	
Operative Umsatzrendite Porsche AG Konzern (ROS)	12,5
EBITDA-Marge Segment Automobile	2,9
Jahresüberschuss Porsche AG (HGB) vor Ergebnisabführung	114,2
Durchschnittliche Mitarbeitervergütung PAG	9,1

[1] Von der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG wurde gebrauch gemacht.

Für den Vorstand:

28. Februar 2023

Dr. Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender

Lutz Meschke
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender

Für den Aufsichtsrat:

28. Februar 2023

Dr. Wolfgang Porsche
Aufsichtsratsvorsitzender

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG

356 SL

162 GRUNDLAGEN DES KONZERNS

166 GESCHÄFTSVERLAUF

172 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

183 PORSCHE AG HGB ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

188 NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

222 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

232 PROGNOSEBERICHT

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

GESCHÄFTSMODELL → GRI 2-1

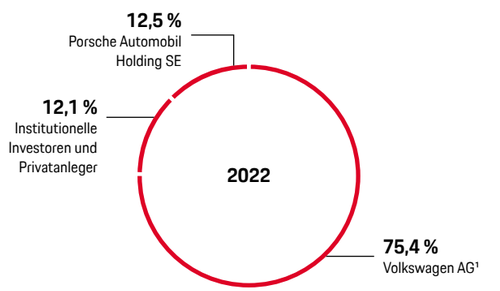
Geschäftszweck

„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. Sein 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. Dazu gehören Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kunden und Händler.

Aktionärsstruktur

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Porsche AG) ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften).

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2022 (in % des Grundkapitals)



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

Seit dem 28. September 2022 sind die von der Porsche AG ausgegebenen Vorzugsaktien zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen; erster Handelstag war der 29. September 2022. Am 19. Dezember 2022 wurden die Vorzugsaktien der Porsche AG in den Deutschen Aktienindex (DAX) aufgenommen. Der Gewinnabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie der zwischen diesen Gesellschaften bestehende Beherrschungsvertrag endeten gemäß § 307 AktG zum Ende des Geschäftsjahres am 31. Dezember 2022.

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 2022).

Operative Struktur, Produktion, Entwicklung und Vertrieb

Der Porsche AG Konzern ist in die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen unterteilt.

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

Die Tätigkeiten des Segments Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasinggeschäft sowie Mobilitätsangebote und weitere finanzorientierte Dienstleistungen.

PRODUKTION

In Stuttgart-Zuffenhausen befindet sich neben dem Hauptsitz auch die Produktionsstätte für die Modellreihen Taycan, 911 und 718 sowie für die Kundensport-Fahrzeuge von Porsche Motorsport. Der Porsche AG Konzern unterhält außerdem eine Produktionsstätte in Leipzig; dort werden die Modellreihen Macan und Panamera gefertigt. Die Cayenne-Modellreihe wird am Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava, Slowakei produziert. Darüber hinaus werden einige Modelle der Baureihe Cayenne, die für den Markt in Malaysia bestimmt sind, in einem Werk in Kulim District, Kedah, Malaysia, durch Dritte montiert.

ENTWICKLUNG

In Weissach befindet sich das eigene Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem Porsche-Fahrzeuge von der ersten Skizze bis zur Serienreife entwickelt werden.

VERTRIEB

Das Vertriebsnetzwerk umfasst über 900 Vertriebspartner in weltweit mehr als 120 Märkten. In diesem Vertriebsnetzwerk sind alle wesentlichen Importeure (18 rechtlich selbständige Gesellschaften) und ausgewählte Handelsstandorte (18 rechtlich selbstständige Gesellschaften) Bestandteil des Porsche AG Konzerns. Dabei bildet das Retail-Konzept „Destination Porsche" das Dach für alle stationären Handelsformate. Das Konzept wird weltweit seit Ende 2020 ausgerollt und bereits in über 40 Porsche Zentren umgesetzt. Bis zum Ende der Dekade werden mehr als 600 weitere folgen.

Im Oktober 2019 hat der Porsche AG Konzern den indirekten Online-Vertrieb über seine digitale Plattform und seine Vertriebspartner gestartet. Die Fahrzeugsuche ist mittlerweile in über 100 Märkten rund um den Globus erreichbar. Porsche-Vertragshändler bieten auf dieser Plattform ihre sofort verfügbaren Neu- und Gebrauchtwagen online an. Darunter befinden sich sowohl Basismodelle als auch seltenere Varianten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Segment Finanzdienstleistungen umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche. Zusätzlich betreut das Segment in ausgewählten Märkten weitere Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere die Marken Bentley und Lamborghini. Das Segment umfasst die Produkte und Dienstleistungen der Porsche Finanzdienstleistungsgesellschaften, welche die Gesellschaft je nach Markt selbst oder in Kooperation mit lokalen Partnern erbringt.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DES PORSCHE AG KONZERNS

Die Porsche AG strebt an, ihre derzeitige Stellung als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen insbesondere durch die konsequente Umsetzung der Strategie 2030 des Porsche AG Konzern weiter auszubauen. Diese besteht aus den Querschnittsstrategien Kunde, Produkte, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Organisation und Transformation. Für jede Querschnittsstrategie sind zwei Vorstandsmitglieder verantwortlich. Die Querschnittsstrategien bilden das Zentrum des Porsche „Strategiehauses" und zahlen auf die Unternehmensziele ein. Crossfunktionale Teams setzen die Querschnittsstrategien und die zugeordneten strategischen Themenfelder um.

Querschnittsstrategie „Kunde"

Die Querschnittsstrategie „Kunde" stellt die Beziehung zu den Kunden in den Mittelpunkt. Das klare Ziel ist die Begeisterung der Kunden über die Kauf- und Nutzungsphase hinweg. Sie wird 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 Kunden weiter gesteigert wird. Durch einen kanalübergreifenden Vertrieb sowie den Ausbau der Porsche Communities erhalten Kunden online wie offline Zugang zur Porsche Markenwelt.

Querschnittsstrategie „Produkte"

Die Elektromobilität steht im Mittelpunkt der Porsche Produktstrategie. Im Jahr 2025 soll mehr als die Hälfte aller neu ausgelieferten Modelle elektrifiziert sein, im Jahr 2030 sollen mehr als 80 % der Fahrzeuge vollelektrisch ausgeliefert werden. Die gemeinsame Nutzung von Plattformen und Modulen im Konzern ermöglicht Synergien vor allem in der Entwicklung und Beschaffung der neuen Elektrofahrzeugfamilie.

In der Transition bietet die Porsche AG ihren Kunden 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 CO_2-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“ steht der Mensch im Mittelpunkt. Ihm sollen neue Arbeitsweisen und -methoden zur Verfügung gestellt werden. Führung spielt eine zentrale Rolle, um Mitarbeiter mitzunehmen: Sie sollen frühzeitig über Veränderungen informiert und in Prozesse eingebunden werden, damit alle Beschäftigten den Wandel gemeinsam vorantreiben. Langfristiges Denken und unternehmerisches Handeln werden dabei unterstützt. Dabei spielt auch die Position der Porsche AG als Top-Arbeitgeber mit hoher Mitarbeiterzufriedenheit eine wichtige Rolle.

Diese Strategien definieren den Weg, mit dem der Porsche AG Konzern seine Stellung für heutige und künftige Generationen ausbauen will. Dabei stehen die vier Stakeholdergruppen Kunden, Gesellschaft, Mitarbeiter und Investoren im Mittelpunkt. Die konsequente Orientierung am Bedarf dieser Gruppen sichert aus Sicht des Porsche AG Konzerns das nachhaltige Wachstum.

STEUERUNG UND WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN

Steuerung und Kennzahlen

Ausgehend von 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 Erfolg des Porsche AG Konzerns spiegeln sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen wider, die zentraler Bestandteil des internen Steuerungssystems sind. Unternehmen, die den Bestimmungen des DRS 20 unterliegen, haben für die externe Berichterstattung aus den steuerungswirksamen Leistungsindikatoren die wichtigsten im Unternehmen zu definieren (die bedeutsamsten Leistungsindikatoren). Nachfolgend beschreibt dieser Bericht zunächst den Steuerungsprozess für den Porsche AG Konzern und erläutert anschließend die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren, die im Rahmen der Unternehmenssteuerung des Porsche AG Konzerns zur Anwendung kommen.

Steuerungsprozess im Porsche AG Konzern

Eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzernstrategie mit der strategischen und operativen Planung sorgt im Porsche AG Konzern für eine umfängliche Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Jahre 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.

Für die zukünftige Ausrichtung des Porsche AG Konzerns werden dabei in Abhängigkeit von den entsprechenden Fristigkeiten die einzelnen Planungsinhalte 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 die Ziele für das erste Planjahr verbindlich abgeleitet und im Rahmen der Budgetplanung über die einzelnen Monate detailliert und bis auf die Ebene von Tochtergesellschaften und operativen Kostenstellen 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. Hierbei werden ebenso die aktuellen Chancen und Risiken im Rahmen der Prognosenerstellung berücksichtigt. Die bedarfsgerechte Anpassung der laufenden Aktivitäten steht dabei im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die jeweils aktuelle Prognose bildet ferner den Aufsatzpunkt für die kommende operative Mehrjahresplanung bzw. die Budgetplanung des Folgegeschäftsjahres.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

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

- Umsatzerlöse (in. Mio. €)
- Operative Umsatzrendite (in %)
- Netto-Cashflow Marge Automobile (in %)
- EBITDA Marge Automobile (in %)
- BEV-Anteil Automobile (in %)

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. Dieses umfasst das Leasing, die Händler- und Kundenfinanzierung, das Service- und Versicherungsvermittlungsgeschäft sowie weitere Mobilitätsangebote für Fahrzeuge der Marke Porsche.

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.

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.

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. Der Porsche AG Konzern ist der Ansicht, dass die EBITDA Marge Automobile eine aussagekräftige Finanzkennzahl ist, um die operative Leistungsfähigkeit des Porsche AG Konzerns im Laufe der Zeit zu bewerten. Der Porsche AG Konzern ist sich bewusst, dass diese Finanzkennzahlen auch von Analysten, Rating-Agenturen und Investoren bei der Bewertung der operativen Leistungsfähigkeit anderer Unternehmen verwendet werden. Der Porsche AG Konzern vertritt die Auffassung, dass die Darstellung der EBITDA Marge Automobile nützliche Informationen darüber liefert, wie sich das Geschäft des Segments Automobile entwickelt hat und den Stakeholdergruppen dadurch die Möglichkeit gibt, die Rentabilität des Porsche AG Konzerns im Zeitablauf zu vergleichen.

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 ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkunden. Der Treiber für den BEV-Anteil Automobile ist der Verkauf von Automobilen mit einem vollelektrischen Antrieb.

Weitere relevante Leistungsindikatoren

Für das Geschäftsjahr 2022 sind die folgenden weiteren Leistungsindikatoren definiert, welche im Rahmen der Unternehmenssteuerung zur Anwendung kommen:

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

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Im Kapitel → **Corporate Governance - Erklärung zur Unternehmensführung** sowie im Internet unter ↗ **https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance/** werden die nach §§ 289f und 315d HGB geforderten Inhalte der Konzernerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

GESCHÄFTSVERLAUF

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung Weltwirtschaft

Der Russland-Ukraine-Konflikt führte zu erhöhter Unsicherheit in Bezug auf die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft. Große Teile der westlichen Staatengemeinschaft belegten Russland mit einem weitreichenden Handelsembargo, schlossen Russland vom internationalen Finanzmarkt aus und vereinbarten weitere Sanktionen. Daraufhin stiegen die Rohstoffpreise, Versorgungsengpässe führten zu einer hohen Inflation.

Viele Länder hoben im Jahresverlauf ihre strengen Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 weitestgehend auf. Sie beriefen sich dabei auf die fortschreitende Impfkampagne. Die neue Virusvariante Omikron mit ihren Subvarianten ließ jedoch erneut die Infektionszahlen stark steigen. Daraus ergaben sich meist mildere Krankheitsverläufe, aber hohe Krankenstände. Vor allem in China gab es im Jahresverlauf nach lokalen Infektionsausbrüchen strenge Einschränkungen wegen der dortigen Null-Covid-Strategie. Diese führten zu wirtschaftlichen Beeinträchtigungen und unterbrachen internationale Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einem höheren Infektionsgeschehen.

Nachdem die globale Wirtschaftsleistung 2020 eingebrochen war und sich 2021 durch Basis- und Nachholeffekte wieder zu erholen begonnen hatte, verzeichnete die Weltwirtschaft 2022 insgesamt ein positives Wachstum von 3,0 % (2021: 6,0 %). Die fortgeschrittenen Volkswirtschaften und die Schwellenländer erholten sich. Allerdings wuchs ihre Wirtschaft langsamer als im Vorjahr.

Die Entwicklung einzelner Länder hing einerseits davon ab, wie die Covid-19-Pandemie sich dort auswirkte und welche Eindämmungsmaßnahmen sie ergriffen. Andererseits war entscheidend, wie stark der Konflikt in der Ukraine die Volkswirtschaften betraf. Wegen der weltweit steigenden Inflation gestalteten viele Länder ihre Geldpolitik zunehmend restriktiv. Im Berichtsjahr erhöhten viele Zentralbanken den Leitzins und verringerten ihre Anleihekäufe. Der Konjunkturausblick trübte sich ein, sodass es an wesentlichen Aktienmärkten zu hohen Verlusten kam. Die durchschnittlichen Preise für Energie und viele Rohstoffe stiegen deutlich, es gab ausgeprägte Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen. Der weltweite Güterhandel nahm im Berichtsjahr zu.

DEUTSCHLAND

Die deutsche Wirtschaft wuchs im Berichtsjahr um 1,9 % (2021: 2,6 %) und damit langsamer als im Vorjahr. Im Jahresverlauf erholte sich der deutsche Arbeitsmarkt, die Arbeitslosenquote und die Zahl der Kurzarbeiter sanken. Gleichzeitig lagen die monatlichen Inflationsraten sehr hoch. Das Konsumentenvertrauen dagegen sank zwischenzeitlich auf einen Tiefststand.

EUROPA

Die westeuropäische Wirtschaft wuchs 2022 um 3,5 % (2021: 5,6 %). Das lag unter anderem an der steigenden Widerstandskraft in der Bevölkerung gegen das Coronavirus und damit verbundenen Lockerungen der Eindämmungsmaßnahmen. Die deutlich steigenden Inflationsraten dagegen ließen die wirtschaftliche Dynamik abnehmen. Das beeinflusste auch die Stimmung der Konsumenten in fast allen nord- und südeuropäischen Ländern negativ.

In den zentral- und osteuropäischen Volkswirtschaften wies das reale absolute Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 0,6 % (2021: 6,4 %) ein schwaches Wachstum auf. Dabei wuchs die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um 4,4 % (2021: 7,8 %) und damit etwas langsamer. In Osteuropa dagegen war das Wirtschaftswachstum wegen des Russland-Ukraine-Konflikts mit -4,1 % (2021: 4,8 %) deutlich rückläufig. Die Sanktionen westlicher Länder gegen Russland belasteten diese Region ab März 2022 erheblich. Ab dem zweiten Quartal war das russische Wirtschaftswachstum daher rückläufig und lag im Jahresdurchschnitt bei -3,1 % (2021: 4,7 %). Die Inflation stieg in ganz Zentral- und Osteuropa deutlich.

NORDAMERIKA EXKL. MEXIKO

In den USA stieg das Bruttoinlandsprodukt im Berichtsjahr um 2,0 % (2021: 5,9 %). Auch hier setzte die Notenbank wegen der zunehmenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarkts ihre restriktive Geldpolitik das ganze Jahr hindurch fort und hob den Leitzins 2022 insgesamt sechsmal an. Die Arbeitslosenquote jedoch verringerte sich im Vergleich zum hohen Stand des Vorjahres. In Kanada wuchs die Wirtschaftsleistung um 3,5 % (2021: 5,0 %).

CHINA INKL. HONGKONG

China hatte die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie früher gespürt als andere Länder. Es profitierte im weiteren Verlauf allerdings dank seiner strikten Null-Covid-Strategie von einer verhältnismäßig geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Berichtsjahr führte diese Strategie zu lokalen Ausgangssperren, als die Omikron-Variante sich ausbreitete. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einem höheren Infektionsgeschehen. Das chinesische Bruttoinlandsprodukt stieg 2022 nur um 2,8 % (2021: 8,4 %).

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR DAS SEGMENT AUTOMOBILE

Im Geschäftsjahr 2022 lag das weltweite Volumen des Pkw-Markts mit 69,6 Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Zuwächse und Verluste einzelner Märkte fielen jedoch recht unterschiedlich aus, je nachdem, wie stark sich die Engpässe und Störungen in den globalen Lieferketten, der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine und der Verlauf der Covid-19-Pandemie auswirkten. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten waren bereits im zweiten Halbjahr 2021 aufgetreten und die daraus entstandenen Lieferengpässe hielten auch 2022 an.

Die Märkte der Regionen China inkl. Hongkong sowie Deutschland blieben stabil im abgelaufenen Geschäftsjahr. In allen anderen Regionen dagegen gingen die Verkäufe zurück: sehr stark in Zentral- und Osteuropa und spürbar in Westeuropa.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich durch Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten. In der Folge des Konflikts in der Ukraine wurden Sanktionen verhängt, welche die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen insbesondere in Russland einschränkten.

Deutschland

In Deutschland blieb die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2022 stabil und lag mit 2,7 Mio. Einheiten nur 1,1 % über dem Niveau des bereits schwachen Werts von 2021. Zurückzuführen ist das auf Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, welche die Fahrzeugverfügbarkeit spürbar einschränkten. Beeinträchtigend waren insbesondere die Verzögerungen aufgrund von Teileengpässen, die zu Produktionskürzungen und Fertigungsstopps führten.

Europa ohne Deutschland

In Westeuropa (exkl. Deutschland) sank die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2022 insgesamt moderat um -6,1 % auf 7,6 Mio. Fahrzeuge, verglichen mit dem schwachen Vorjahresniveau. Die Entwicklung war in allen anderen großen Pkw-Einzelmärkten 2022 negativ: Sowohl Frankreich (-7,7 %) und Großbritannien (-2,0 %) als auch Italien (-9,8 %) verfehlten ihr Vorjahresniveau.

In Zentral- und Osteuropa war das Pkw-Marktvolumen nach der leichten Erholung im Vorjahr sehr stark rückläufig um -37,2 % auf 1,8 Mio. Fahrzeuge. Auch in den einzelnen Märkten ließ die Zahl der Verkäufe nach. Besonders betroffen war der russische Pkw-Markt, der sich im Berichtsjahr mehr als halbierte (-60,9 %). In Zentraleuropa war der Rückgang der Neuzulassungen geringer.

Nordamerika exkl. Mexiko

In der Region Nordamerika exkl. Mexiko gingen die Verkaufszahlen von Pkw im Geschäftsjahr 2022 zurück. 15,4 Mio. Einheiten entsprechen -8,2 % im Vergleich zum Vorjahr. In den USA lag das Volumen bei 13,9 Mio. Einheiten, ein Rückgang von -8,0 %. In Kanada sanken die Verkaufszahlen auf 1,5 Mio. Fahrzeuge (-9,7 %).

China inkl. Hongkong

In China inkl. Hongkong stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen 2022 um 1,6 % auf 21,0 Mio. Einheiten. Trotz Halbleitermangels und lokaler Lockdowns aufgrund der Covid-19-Pandemie nahm die Pkw-Nachfrage auf dem chinesischen Markt weiter zu.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR DAS SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Produkte und Services dieses Segments waren 2022 weiter stark nachgefragt. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments Finanzdienstleistungen (Penetrationsrate) 40,8 % und verzeichnete einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr (2021: 43,0 %). Während in den USA aufgrund der hohen Gebrauchtwagenpreise die Leasingpenetration zurückgegangen ist, ist die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten in den übrigen Regionen auf Vorjahresniveau oder konnte leicht gesteigert werden.

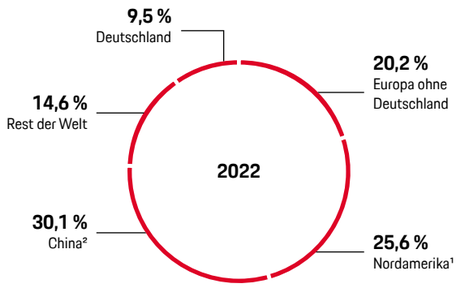
Der Porsche AG Konzern konnte den gesamten Bestand an Verträgen für Finanzierungen und Leasing in allen Regionen steigern. Ende 2022 übertraf er den Vorjahresbestand mit 331 Tsd. Verträgen um 7,2 %.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Der Porsche AG Konzern zeigte sich im Geschäftsjahr 2022 robust und erreichte bei den Auslieferungen[1] ein leichtes Plus. Insgesamt lieferte der Sportwagenhersteller in den vergangenen zwölf Monaten 309.884 Fahrzeuge aus, das sind 2,6 % mehr als 2021 – trotz zahlreicher globaler Krisen.

In der Vertriebsregion Europa ohne Deutschland lieferte der Porsche AG Konzern im vergangenen Jahr 62.685 Fahrzeuge aus. Das sind 7,0 % mehr als im Vorjahr. Im Heimatmarkt Deutschland konnten 29.512 Kunden ihr Fahrzeug entgegennehmen – ein Zuwachs von 3,3 %. In Nordamerika kam der Porsche AG Konzern auf 79.260 Auslieferungen und liegt damit auf Vorjahresniveau. Ein starkes Ergebnis – insbesondere angesichts der logistischen und versorgungstechnischen Einschränkungen vor allem zu Beginn des vergangenen Jahres. Im weiterhin größten Einzelmarkt China wurden 93.286 Fahrzeuge in Kundenhand übergeben (-2,5 %). Der moderate Rückgang hier ist insbesondere auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen. Infektionswellen, coronabedingte Lockdowns sowie logistische Herausforderungen beeinflussten die Auslieferungen.

Auslieferungen an Kunden nach Regionen



¹ Nordamerika exkl. Mexiko
² China inkl. Hongkong

Die Vertriebsregion Rest der Welt entwickelt sich weiterhin sehr positiv mit einem Auslieferungszuwachs von 13,0 %. 45.141 Kunden konnten dort im Jahr 2022 ihr Fahrzeug entgegennehmen.

Die Modelle mit der größten Nachfrage waren auch 2022 die SUVs: 95.604 Kunden nahmen einen Porsche Cayenne entgegen. Auf Platz zwei folgt der Macan mit 86.724 ausgelieferten Einheiten. Weiterhin sehr beliebt war der Porsche 911 mit 40.410 Auslieferungen (+5,1 %). Die Sportwagenlimousine Panamera ging an 34.142 Kunden (+13,0 %). Von den Modellen 718 Boxster und 718 Cayman gingen 18.203 Einheiten an Porsche-Kunden.

Die Nachfrage nach dem vollelektrischen Taycan war ungebrochen hoch. 2022 verzeichnete der Porsche AG Konzern weltweit 34.801 Auslieferungen (-15,7 %). Hintergrund für den Rückgang sind Engpässe in den Lieferketten und eine eingeschränkte Teileverfügbarkeit. Beides traf den Elektrosportwagen in besonderem Maße.

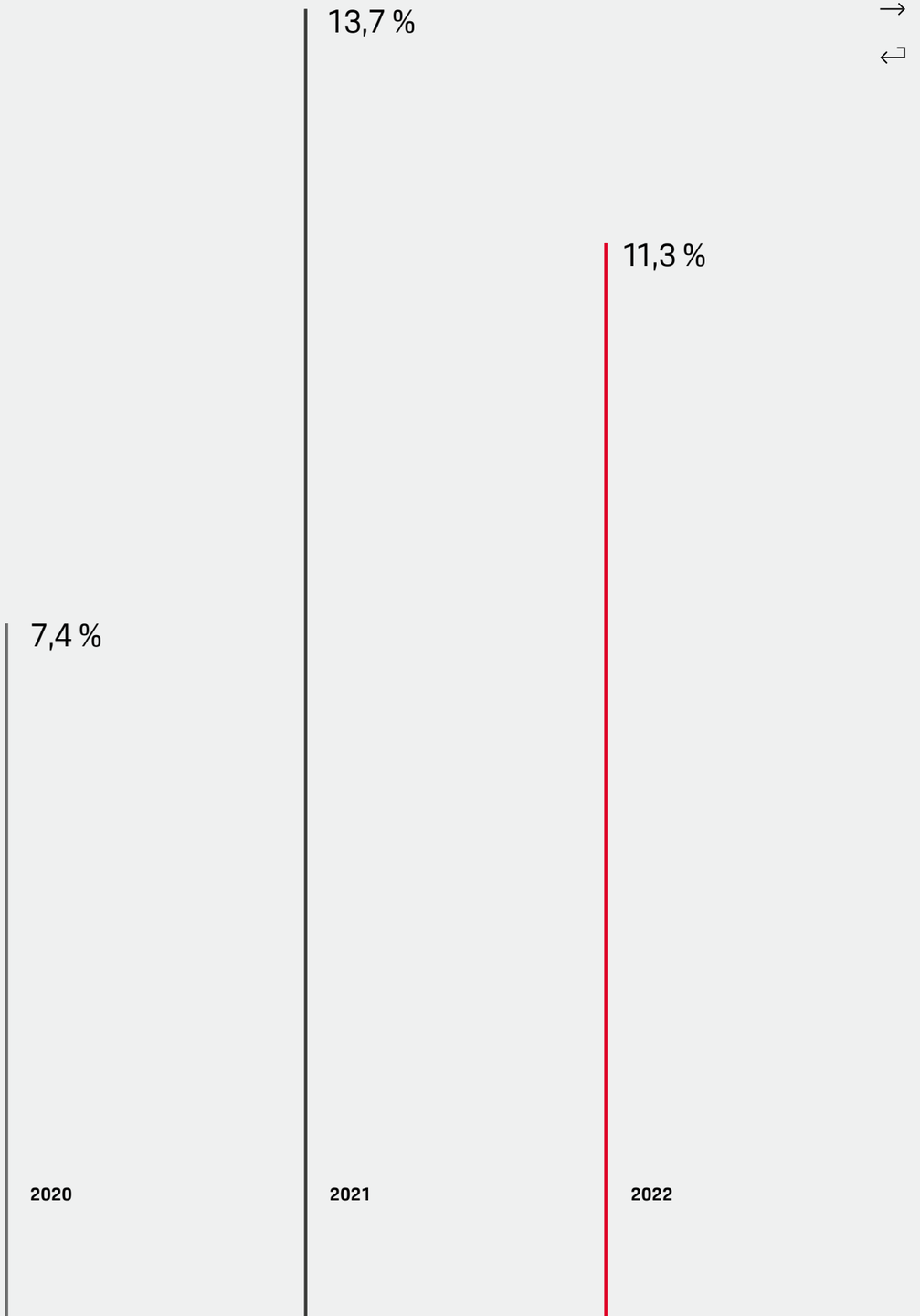
Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 11,3 % (2021: 13,7 %). **→ Nichtfinanzielle Erklärung 2022 – Alternative Antriebssysteme**

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2022	2021
911	40.410	38.464
718 Boxster/Cayman	18.203	20.502
Macan	86.724	88.362
Cayenne	95.604	83.071
Panamera	34.142	30.220
Taycan	34.801	41.296
Auslieferungen an Kunden	**309.884**	**301.915**

[1] 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.

BEV-Anteil Automobile
des Porsche AG Konzerns



PRODUKTION

Der Porsche AG Konzern produzierte insgesamt 321.321 Fahrzeuge, ein Anstieg von 7,1 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Standorte Zuffenhausen und Leipzig stellten wie schon 2021 alle Fahrzeuge bilanziell CO_2-neutral her.

Produktion des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2022	2021
911	41.947	38.790
718 Boxster/Cayman	18.080	18.477
Macan	91.117	84.857
Cayenne	98.113	86.233
Panamera	35.241	33.250
Taycan	36.823	38.474
Produktion[1]	**321.321**	**300.081**

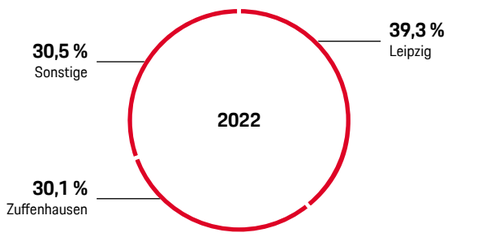
[1] 2021 inkl. 16.953 Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Werksauslieferung aufgrund Halbleiterengpass noch nicht zulassungsfähig waren.

2022 entstanden in Stuttgart-Zuffenhausen 36.823 Einheiten des Typs Taycan. Zusätzlich liefen im Stammwerk alle Fahrzeuge der Modellreihen 911 (41.947 Einheiten) und 718 Boxster/Cayman (18.080 Einheiten) vom Band.

Im Werk Leipzig stellte der Porsche AG Konzern insgesamt 126.358 Fahrzeuge her, das sind 39,3 % der Gesamtproduktion. 91.117 Einheiten der Modellreihe Macan sowie 35.241 Panamera kamen aus Sachsen.

Am Mehrmarkenstandort des Volkswagen Konzerns in Bratislava (Slowakei) sowie in Malaysia wurden 98.113 Einheiten der Modellreihe Cayenne gefertigt.

Produktion nach Standorten



Produktion in Zuffenhausen

Ein ausgeklügeltes Steuerungs- und Fertigungsprinzip ermöglichte im Stammwerk in Zuffenhausen die Montage aller 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. Am 7. November 2022 hat der 100.000ste Taycan die Fertigungslinien verlassen. Das Jubiläumsmodell lief rund drei Jahre nach dem Produktionsstart vom Montageband in Zuffenhausen.

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. In einer neuen Halle startete 2022 die Achsmontage für die Vorserienfahrzeuge des nächsten BEV-Modells von Porsche. Durch die Erweiterung des Werks können in Leipzig künftig drei verschiedene Antriebsarten auf einer Linie produziert werden: Benzin- und Hybrid-Modelle sowie vollelektrische Fahrzeuge.

Pilotcenter Sachsenheim

2022 hat der Porsche AG Konzern sein neues Pilotcenter in Sachsenheim in Betrieb genommen. Auf 16.000 Quadratmetern ist das Center in unmittelbarer Nachbarschaft zum dortigen Logistikzentrum die zentrale Fertigungsstätte für Prototypenfahrzeuge zukünftiger Porsche-Serienmodelle.

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. Auch der markenübergreifende Entwicklungsverbund im Volkswagen Konzern stärkt die Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Der überwiegende Anteil der Forschung und Entwicklung sowie der in diesem Bereich tätigen Mitarbeiter bezieht sich auf die Porsche AG.

Im Geschäftsjahr 2022 wendete der Porsche AG Konzern für Forschung und Entwicklung (F&E) 2.651 Mio. € auf. Im Vorjahreszeitraum waren es 2.417 Mio. €. Die F&E-Quote betrug 7,7 % (2021: 8,0 %). Die aktivierten Eigenleistungen lagen bei 1.951 Mio. € und damit über dem Vergleichsbetrag aus dem Jahr 2021 von 1.601 Mio. €. Entsprechend erhöhte sich die Aktivierungsquote im Berichtsjahr von 66,2 % auf 73,6 %. Der Anstieg beruhte insbesondere auf dem steigenden Aufwand für die laufenden Projekte, die kurz vor der Serienreife standen. Der gesamte Aufwand im Bereich Forschung und Entwicklung bezog sich auf das Segment Automobile.

Über die Hälfte der Aufwendungen im Bereich F&E entfielen 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 6.299 Personen im Bereich Forschung und Entwicklung tätig (2021: 5.807 Personen).

Zum Ende des 2. Quartals 2022 nahm in Shanghai ein weiterer Entwicklungsstandort des Porsche AG Konzerns seinen Betrieb auf. Dieser Standort soll insbesondere das Verständnis für die chinesische Kundschaft und das Wissen um deren spezielle Anforderungen stärken. Er ergänzt die Anfang 2021 gegründete Porsche Digital China und die 2014 gegründete Porsche Engineering China.

BELEGSCHAFT

Zum Stichtag waren im Porsche AG Konzern 39.162 Mitarbeiter beschäftigt, was einem Plus von 5,9 % im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht. Im Durchschnitt waren 38.108 Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2022 im Porsche AG Konzern beschäftigt.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Porsche AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen insgesamt positiv. Das Geschäft des Porsche AG Konzerns wurde im Berichtszeitraum von den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der weltweiten Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 sowie insbesondere einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Teileengpässen beeinträchtigt. Zudem ist die Branche von intensivem Wettbewerb, technologischem Wandel und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt. In diesem Umfeld wurden 309.884 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

Der Porsche AG Konzern hat im Geschäftsjahr 2022 seinen Umsatz und seine Operative Umsatzrendite deutlich gesteigert. Die Umsatzerlöse stiegen von 33.138 Mio. € im Jahr 2021 auf 37.630 Mio. € im Jahr 2022, ein Plus von 13,6 %. Das operative Ergebnis stieg von 5.314 Mio. € auf 6.770 Mio. €. Die Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns wuchs somit auf 18,0 % gegenüber 16,0 % im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg der Umsatzrendite ist vor allem auf eine verbesserte Preisdurchsetzung, einen starken Produktmix, positive Währungskurseinflüsse und die Entwicklungen bei den übrigen Geschäftsfeldern bei gegenläufig höheren Mehrkosten der Beschaffung insbesondere aufgrund gestiegener Rohstoffpreise zurückzuführen. Die EBITDA Marge Automobile stieg auf 25,2 % (2021: 24,5 %).

Auch mit umfassenden Investitionen in Zukunftsprojekte lag der Netto-Cashflow für das Segment Automobile in 2022 bei 3.866 Mio. € (Vorjahr: 3.676 Mio. €) und die Netto-Cashflow Marge Automobile bei 11,2 % (2021: 12,1 %).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE

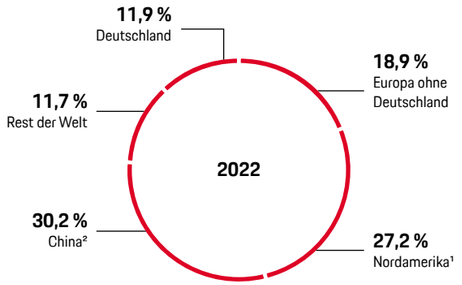
Der Porsche AG Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 37.630 Mio. €. Dies entspricht einem Anstieg von 13,6 % gegenüber dem Vorjahr (33.138 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus einem höheren Konzernabsatz bei zugleich verbesserter Preisdurchsetzung sowie positiven Produktmix- und Wechselkurseffekten.

Im Geschäftsjahr 2022 setzte der Porsche AG Konzern 313.721 Fahrzeuge ab. Dies entspricht einem Absatzanstieg von 5,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (2021: 297.289 Fahrzeuge).

Der Cayenne ist mit 96.800 abgesetzten Fahrzeugen und einem Anstieg von 18,7 % die absatzstärkste Baureihe, gefolgt vom Macan mit 89.767 Fahrzeugen. Die Zuwächse beim Panamera (+2.279 Fahrzeuge; +7,2 %) sowie beim 911 (+1.647 Fahrzeuge; +4,2 %) trugen im Wesentlichen zu den positiven Mixeffekten bei. Der Taycan verzeichnete mit 34.089 Fahrzeugen einen Absatzrückgang von 13,1 % gegenüber der Vergleichsperiode, welcher insbesondere auf Teileengpässe und Störungen in den globalen Lieferketten zurückzuführen ist.

Regional betrachtet ist China mit 96.360 abgesetzten Fahrzeugen weiterhin der größte Markt mit einem Absatzanstieg von 1,6 %. Die größten Zuwächse ergaben sich im Markt Nordamerika (+5.654 Fahrzeuge), Rest der Welt (+5.271 Fahrzeuge) und Europa ohne Deutschland (+3.434 Fahrzeuge).

Umsatzerlöse nach Regionen (ohne Sicherungsgeschäfte)



¹ Nordamerika exkl. Mexiko
² China inkl. Hongkong

Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

Einheiten	2022	2021
911	40.715	39.068
718 Boxster/Cayman	18.392	19.250
Macan	89.767	86.529
Cayenne	96.800	81.541
Panamera	33.958	31.679
Taycan	34.089	39.222
Konzernabsatz	**313.721**	**297.289**

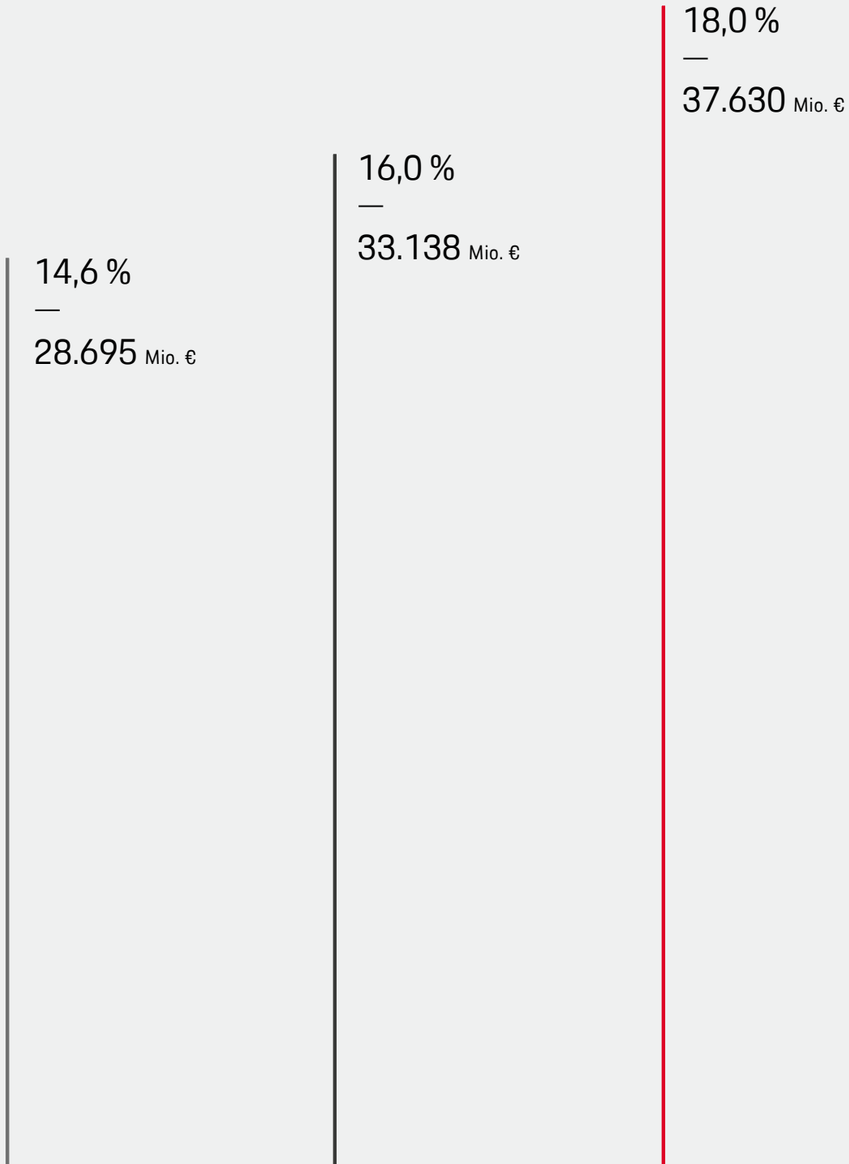
Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 2.803 Mio. € auf 27.084 Mio. € (2021: 24.281 Mio. €). Trotz Preissteigerungen auf Lieferantenseite konnte ein relativer Rückgang der Kosten der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den Umsatzerlösen erzielt werden (72,0 %, 2021: 73,3 %), welcher im Wesentlichen auf Veränderungen im Produkt- und Regionenmix, niedrigere Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und eine höhere Aktivierungsquote der Entwicklungskosten zurückzuführen ist.

Das Brutto-Ergebnis konnte entsprechend mit 10.546 Mio. € (2021: 8.857 Mio. €) um 19,1 % erhöht werden. Somit liegt die Brutto-Marge bei 28,0 % (2021: 26,7 %).

Die Vertriebskosten stiegen um 242 Mio. € auf 2.353 Mio. € an und blieben in Relation zu den Umsatzerlösen mit 6,3 % auf Vorjahresniveau (2021: 6,4 %). Die Verwaltungskosten stiegen von 1.426 Mio. € auf 1.655 Mio. €, was insbesondere auf die Kosten des IPO (zum Beispiel Bonus, Beratungskosten) sowie die Digitalisierungsstrategie zurückzuführen ist. In Relation zu den Umsatzerlösen sind diese mit 4,4 % (2021: 4,3 %) stabil geblieben.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis erhöhte sich um 239 Mio. € auf 232 Mio. € (2021: -7 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen und dementsprechend höheren Restwertzuschreibungen im

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



Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	**37.630**	**33.138**
Kosten der Umsatzerlöse	–27.084	–24.281
Bruttoergebnis	**10.546**	**8.857**
Vertriebskosten	–2.353	–2.111
Verwaltungskosten	–1.655	–1.426
Sonstiges betriebliches Ergebnis	232	–7
Operatives Ergebnis	**6.770**	**5.314**
Operative Rendite (in %)	18,0	16,0
Finanzergebnis	299	414
Ergebnis vor Steuern	**7.069**	**5.729**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–2.112	–1.691
Ergebnis nach Steuern	**4.957**	**4.038**

Segment Finanzdienstleistungen sowie der positiven Marktbewertung der Derivate außerhalb des Hedge Accounting. Zudem hatte eine Erstattung von Kosten im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG einen positiven Effekt auf das Sonstige betriebliche Ergebnis.

Das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns konnte im Geschäftsjahr 2022 um 1.456 Mio. € auf 6.770 Mio. € gesteigert werden (2021: 5.314 Mio. €). Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns wuchs somit auf 18,0 % gegenüber 16,0 % im Vorjahreszeitraum. Der Anstieg der Umsatzrendite ist vor allem auf eine verbesserte Preisdurchsetzung, einen starken Produktmix, positive Währungskurseinflüsse und die Entwicklungen bei den übrigen Geschäftsfeldern bei gegenläufig höheren Mehrkosten der Beschaffung insbesondere aufgrund gestiegener Rohstoffpreise zurückzuführen.

Das Finanzergebnis belief sich auf 299 Mio. € (2021: 414 Mio. €). Zum einen führten geringere Zinserträge aufgrund der Abspaltung der Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH zu einer Verringerung des Finanzergebnis. Zusätzlich wurde das Finanzergebnis durch eine Abschreibung auf die nach der Equity-Methode bilanzierte Bertrandt AG belastet. Gegenläufig hierzu hatten geänderte Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis.

Bei stabiler Steuerquote von 29,9 % (2021: 29,5 %) stiegen die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in 2022 auf 2.112 Mio. € (2021: 1.691 Mio. €) aufgrund eines gestiegenen Ergebnis vor Steuern. Damit stieg das Ergebnis nach Steuern um 919 Mio. € auf 4.957 Mio. € im aktuellen Berichtszeitraum.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 5,43 € und das Ergebnis je Vorzugsaktie belief sich auf 5,44 €. 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 6.423 Mio. € übertraf das Operative Ergebnis des Segments Automobile im Geschäftsjahr 2022 den Wert des Vorjahreszeitraums um 1.389 Mio. € (2021: 5.033 Mio. €). Trotz Preissteigerungen auf Lieferantenseite konnte durch einen gestiegenen Konzernabsatz, eine vorteilhaftere Preispositionierung sowie positiven Produktmix- und Währungseffekten die Operative Umsatzrendite Automobile auf 18,6 % gesteigert werden (2021: 16,6 %). Das EBITDA Automobile stieg um 1.303 Mio. € auf 8.724 Mio. € (2021: 7.420 Mio. €), was einer EBITDA Marge Automobile von 25,2 % (2021: 24,5 %) entspricht.

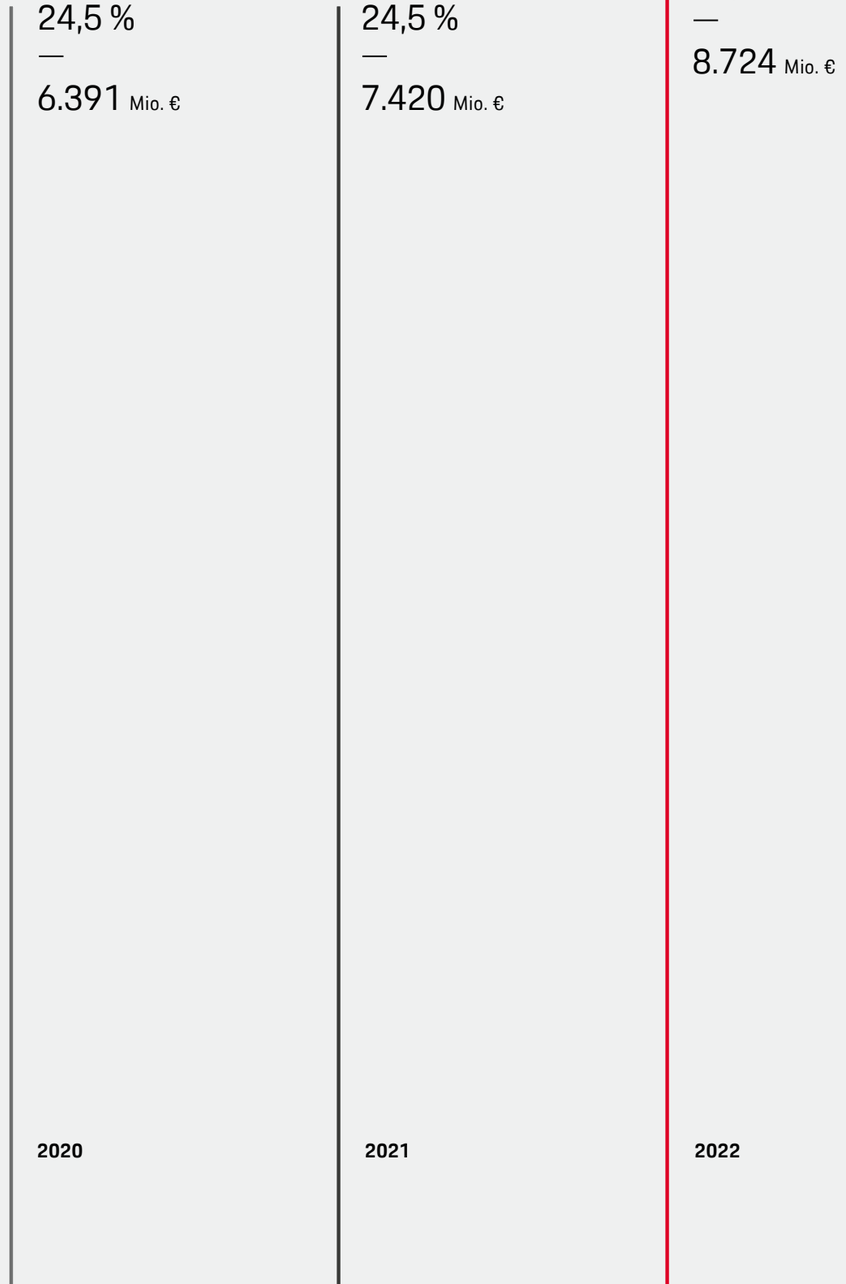
EBITDA Marge Automobile

Mio. €	2022	2021
Operatives Ergebnis Automobile	6.423	5.033
Abschreibungen	2.301	2.387
EBITDA Automobile	**8.724**	**7.420**
Umsatzerlöse Automobile	34.591	30.289
EBITDA Marge Automobile (in %)	**25,2**	**24,5**

Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen erhöhte sich in 2022 auf 341 Mio. € (2021: 313 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Bewertung von Zinssicherungsgeschäften im Rahmen der regulären Refinanzierungstätigkeit, der hohen Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen und dementsprechend höheren Restwertzuschreibungen sowie Währungseffekten. Die Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen belief sich auf 10,3 % (2021: 10,0 %).

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



FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr stieg der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns von 6.416 Mio. € auf 7.114 Mio. € und ist auf ein gestiegenes Ergebnis vor Steuern zurückzuführen. Gegenläufig wirken Zahlungsmittelabflüsse bei den Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 2.368 Mio. € (2021: 1.552 Mio. € Mittelabflüsse). Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital von 1.156 Mio. € (2021: 1.282 Mio. € Mittelabflüsse) setzten sich aus dem positiven Beitrag des Segments Automobile und den gegenläufigen Effekten aus dem Segment Finanzdienstleistung bei den Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte 536 Mio. € (2021: 931 Mio. € Mittelabflüsse) und Forderungen aus Finanzdienstleistungen 983 Mio. € (2021: 872 Mio. € Mittelabflüsse) zusammen.

Die Mittelabflüsse aus dem Cashflow aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf 6.606 Mio. € und nahmen um 641 Mio. € zu (2021: 5.965 Mio. € Mittelabflüsse). Ein wesentlicher Treiber waren Zahlungsmittelabflüsse durch die Veränderungen der Geldanlangen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in Höhe von 2.502 Mio. € (2021: 2.591 Mio. € Mittelabflüsse) sowie der Anstieg der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Segment Automobile.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.089 Mio. € Mittelabflüsse (2021: 518 Mio. € Mittelabflüsse) war maßgeblich durch die Ergebnisabführung und Dividendenzahlung in Höhe von 3.361 Mio. € beeinflusst (2021: 1.864 Mio. €). Die Abflüsse beinhalteten neben der Ergebnisabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH auch den zahlungswirksamen Bestandteil der ausgeschütteten Sachdividende an die Porsche Niederlassung Mannheim GmbH. Gegenläufig wirkten Zahlungsmittelzuflüsse aus Kapitaleinzahlungen. Die Volkswagen AG legte mittelbar eine Gesellschaftereinlage ohne Ausgabe neuer Aktien in die freie Kapitalrücklage der Porsche AG in Höhe von 2.800 Mio. € ein. Auf die Veränderungen der sonstigen Finanzierungstätigkeit in Höhe von 786 Mio. € Mittelabflüsse (2021: 876 Mio. € Mittelzuflüsse) im abgelaufenen Geschäftsjahr wirkten Tilgungen von Finanzschulden.

Finanzlage im Segment Automobile

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile konnte um 844 Mio. € auf 7.855 Mio. € gesteigert werden (2021: 7.010 Mio. €).

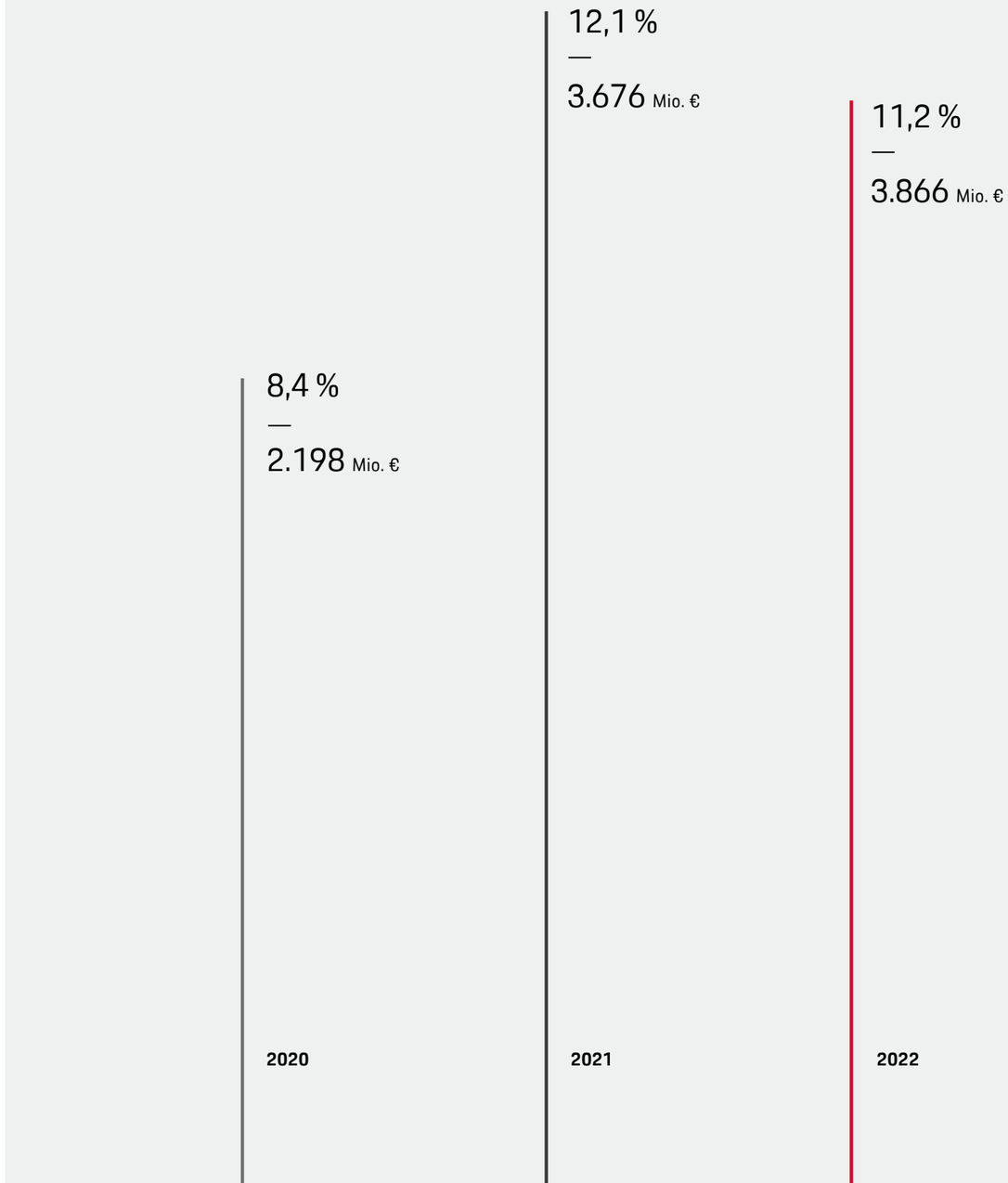
Die Zahlungsmittelzuflüsse im Working Capital Automobile verblieben mit 346 Mio. € (2021: 345 Mio. € Mittelzuflüsse) auf dem Niveau des Vorjahres. Im Wesentlichen wirkten auf das Working Capital Automobile die Zahlungsmittelabflüsse der Veränderung der Vorräte mit 1.013 Mio. € (2021: 185 Mio. € Mittelabflüsse). Diese Veränderung ist auf einen Bestandsaufbau bei Fahrzeugen aufgrund der Verfügbarkeit wesentlicher Teile insbesondere von Teileengpässen sowie die Corona-Situation in China zurückzuführen. Des Weiteren wirken Geleistete Anzahlungen für künftige Lieferungen in Bezug auf Lieferantenstützungen auf die Veränderung der Vorräte.

Positiv wirkten sich die Mittelzuflüsse aus der Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) in Höhe von 1.016 Mio. € (2021: 495 Mio. € Mittelzuflüsse) auf das Working Capital im Segment Automobile aus. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr an. Auch Mittelzuflüsse aus der Veränderung der sonstigen Rückstellungen wirkten sich positiv auf das Working Capital in Höhe von 548 Mio. € aus und beinhalteten im Wesentlichen Lieferantenrisiken.

Die Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahmen im Vergleich zur Vorjahresperiode von 3.335 Mio. € auf 3.989 Mio. € zu. Der Anstieg war im Wesentlichen auf gestiegene Sachinvestitionen Automobile in Höhe von 1.642 Mio. € (2021: 1.378 Mio. €) und aktivierte Entwicklungskosten zurückzuführen. Diese Investitionen flossen insbesondere in Fahrzeugprojekte, die Elektrifizierung und Digitalisierung der Produkte und die Fertigungsstandorte des Porsche AG Konzerns. Die Veränderung von Beteiligungen wurde durch Investitionen in Beteiligungen wie in die Rimac Group d.o.o., Group 14 Technologies Inc. und Porsche eBike Performance GmbH (ehemals FAZUA GmbH) maßgeblich beeinflusst.

Demzufolge wurde der Netto-Cashflow Automobile auf 3.866 Mio. € im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 gesteigert (2021: 3.676 Mio. €). Die Netto-Cashflow Marge Automobile lag bei 11,2 % (2021: 12,1 %). Bei gestiegenen Umsatzerlösen Automobile konnte auch der Mittelzufluss aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gesteigert werden, was sich positiv auf die Netto-Cashflow Marge Automobile auswirkte. Gegenläufige Effekte auf die Netto-Cashflow Marge sind auf die deutlich gestiegenen Investitionen aus laufender Geschäftstätigkeit zurückzuführen.

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



Netto-Cashflow Automobile

Mio. €	2022	2021
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	**7.855**	**7.010**
Veränderung Working Capital	346	345
Veränderung der Vorräte	–1.013	–185
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	–206	–500
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.016	495
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	548	534
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**–3.989**	**–3.335**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	–1.642	–1.378
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	–1.951	–1.601
Veränderungen von Beteiligungen	–404	–377
Netto-Cashflow	**3.866**	**3.676**

Der Mittelabfluss im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich von 1.485 Mio. € im Vorjahreszeitraum auf 999 Mio. € in 2022. Im Segment Automobile wirkten die Ergebnisabführung und die Kapitaleinzahlungen.

Die Mittelabflüsse aus der Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit erhöhten sich auf 696 Mio. € (2021: 91 Mio. € Mittelabflüsse).

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erhöhte sich 2022 um 108 Mio. € auf 4.710 Mio. € im Vergleich zu 2021 (2021: 4.602 Mio. €). Zusätzlich stiegen die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen in 2022 um 2.625 Mio. € auf 6.415 Mio. €.

Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte sich 2022 um 579 Mio. € auf –2.843 Mio. € aufgrund der Rückzahlungen von Finanzschulden. Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag in Höhe von 4.000 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €; 2021: 0 Mio. €).

Zum 31. Dezember 2022 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Segments Automobile entsprechend um 3.312 Mio. € auf 8.282 Mio. € im Vergleich zum Vorjahresstichtag.

Netto-Liquidität Automobile

Mio. €	2022	2021
Zahlungsmittel und Zahlungsäquivalente	4.710	4.602
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	6.415	3.790
Brutto-Liquidität	**11.125**	**8.392**
Kreditstand	–2.843	–3.422
Netto-Liquidität Automobile	**8.282**	**4.970**

Kapitalflussrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**4.327**	**4.344**
Ergebnis vor Steuern	7.069	5.729
Ertragsteuerzahlungen	–2.368	–1.552
Abschreibungen[1]	3.189	3.214
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	5	35
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	52	23
Veränderung der Pensionsrückstellungen	366	471
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	–42	–221
Veränderung Working Capital	**–1.156**	**–1.282**
Veränderung der Vorräte	–1.010	–152
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	–252	–409
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.052	543
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	572	539
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	–536	–931
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–983	–872
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	**7.114**	**6.416**
Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	–4.103	–3.373
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	–2.502	–2.591
Cashflow aus Investitionstätigkeit	**–6.606**	**–5.965**
Kapitaleinzahlungen	3.057	471
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	–3.361	–1.864
Veränderung der sonstigen Finanzierungstätigkeit	–786	876
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	**–1.089**	**–518**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	–2	50
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[2]	**–583**	**–17**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**3.745**	**4.327**

[1] Saldiert mit Zuschreibungen.

[2] Darstellungsänderung Vorjahr. Die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beinhaltet Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel.

VERMÖGENSLAGE

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 47.673 Mio. € eine um 7,2 % niedrigere Bilanzsumme als am 31. Dezember 2021.

Die Porsche AG hat im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG auf die Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche AG, Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.351 Mio. € (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 6. Juli 2022), sonstige finanzielle Vermögenswerte aus einem Verrechnungskonto der Porsche AG gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.028 Mio. €, Cash-Pool-Forderung (Zahlungsmittel) gegen die Volkswagen AG in Höhe von 1.501 Mio. € und aktive latente Steuern in Höhe von 3 Mio. €, übertragen. Diese erste Abspaltung wurde am 6. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister zivilrechtlich wirksam. Weiterhin übertrug die Porsche AG im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG sämtliche Geschäftsanteile an der Porsche Niederlassung Mannheim GmbH auf die Memphis I GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Diese zweite Abspaltung wurde am 11. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister zivilrechtlich wirksam. Die beiden Abspaltungen führen zu einem Rückgang der Kapitalrücklage um 11.679 Mio. € und zu einem Rückgang der Gewinnrücklagen um 204 Mio. €.

Im Zusammenhang mit der Vereinbarung zur Veräußerung von drei russischen Tochtergesellschaften wurden zum 31. Dezember 2022 Vermögenswerte in Höhe von 31 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 12 Mio. € als Zur Veräußerung gehalten gemäß IFRS 5 in separaten Zeilen in der Konzernbilanz ausgewiesen.

Die Immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich von 6.190 Mio. € auf 7.473 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 2021 um 161 Mio. € auf 8.924 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Zugängen bei den Grundstücken und Gebäuden, Technischen Anlagen und Maschinen sowie geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau, wobei sich die Betriebs- und Geschäftsausstattung und die Nutzungsrechte von Grundstücken und Gebäuden gegenläufig veränderten. Die vermieteten Vermögenswerte verringerten sich gegenüber 2021 um 100 Mio. € auf 3.854 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 4.542 Mio.€ auf 5.920 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 verminderten sich von 10.464 Mio. € im Vorjahr auf 2.855 Mio. €.

Bei den At Equity bewerteten Anteilen zeigt sich eine Erhöhung der Beteiligungsbuchwerte aufgrund des Vollzugs der Kapitaltransaktionen bei Rimac Group d.o.o. und IONITY Holding GmbH & Co. KG. Gegenläufig entwickelten sich die Anteile an der Bertrandt AG aufgrund einer Wertminderung in Höhe von 45 Mio. €.

Der Anstieg der Sonstigen Finanzanlagen von 323 Mio. € entfällt im Wesentlichen auf den Erwerb von Anteilen an der Porsche eBike Performance GmbH (ehem. FAZUA GmbH) und mit auf den Erwerb einer Beteiligung an der Group14 Technologies Inc..

Die Abnahme der langfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte war im Wesentlichen auf die oben beschriebenen Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang zurückzuführen, im Zuge derer langfristige Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.135 Mio. € abgespalten wurden.

Insgesamt nahm das langfristige Vermögen um 5.342 Mio. € auf 27.488 Mio. € ab. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen betrug 57,7 % (2021: 63,9 %).

Die Vorräte erhöhten sich von 4.517 Mio. € im Vorjahr auf 5.504 Mio. € zum Ende des Berichtszeitraums. Der Anstieg betraf insbesondere die Neufahrzeugbestände im chinesischen Markt aufgrund der auf die Corona-Pandemie zurückzuführenden Infektionswellen, coronabedingten Lockdowns sowie logistischen Herausforderungen und als geleistete Anzahlungen auf künftige Teillieferungen erfasste Lieferantenstützungen.

Die kurzfristigen Sonstigen finanziellen Vermögenswerte und Sonstigen Forderungen erhöhten sich um 381 Mio. € auf 7.512 Mio. €. Der Posten enthielt mehrere gegenläufige, wesentliche Effekte. Vermindernd wirkten sich die Abspaltung des Verrechnungskontos mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.028 Mio. € sowie die kurzfristigen Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 216 Mio. € im Rahmen der Sachausschüttung durch Abspaltung von Vermögenswerten im Zuge der oben beschriebenen Strukturmaßnahmen vor Börsengang aus.

Bilanz des Porsche AG Konzerns zum 31. Dezember 2022

Mio. €	31.12.2022	in %	31.12.2021	in %
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte	**27.488**	**57,7**	**32.830**	**63,9**
Immaterielle Vermögenswerte	7.473	15,7	6.190	12,0
Sachanlagen	8.924	18,7	8.763	17,1
Vermietete Vermögenswerte	3.854	8,1	3.954	7,7
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.382	9,2	3.461	6,7
At Equity bewertete Anteile, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche	2.855	6,0	10.464	20,4
Kurzfristige Vermögenswerte	**20.186**	**42,3**	**18.552**	**36,1**
Vorräte	5.504	11,5	4.517	8,8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.538	3,2	1.081	2,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen	7.512	15,8	7.131	13,9
Ertragsteuerforderungen	87	0,2	155	0,3
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.795	3,8	982	1,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.719	7,8	4.686	9,1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	31	0,1	–	0,0
Bilanzsumme	**47.673**	**100,0**	**51.382**	**100,0**
Passiva				
Eigenkapital	**17.027**	**35,7**	**22.935**	**44,6**
Langfristige Schulden	**14.033**	**29,4**	**15.368**	**29,9**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.668	7,7	5.525	10,8
Finanzschulden	6.016	12,6	6.599	12,8
Sonstige Schulden	4.349	9,1	3.244	6,3
Kurzfristige Schulden	**16.613**	**34,8**	**13.080**	**25,5**
Finanzschulden	3.464	7,3	3.128	6,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.899	6,1	2.447	4,8
Sonstige Schulden	10.238	21,5	7.505	14,6
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	12	0,0	–	0,0
Bilanzsumme	**47.673**	**100,0**	**51.382**	**100,0**

Erhöhend wirkte sich im Wesentlichen die Zunahme um 1.923 Mio. € der kurzfristig vergebenen Darlehen an die Volkswagen AG und weiterer Gesellschaften des Volkswagen Konzerns auf 4.269 Mio. € sowie der Anstieg aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der Sonstigen Forderungen aus, insbesondere der Umsatzsteuerforderungen und Forderungen aus sonstigen Steuern.

Die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verringerten sich um 154 Mio. € auf 5.514 Mio. € im Vergleich zu 2021. Aufgrund der vermehrten Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten waren zum 31. Dezember 2022 diese Termingeldanlagen zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns sank zum 31. Dezember 2022 um 5.908 Mio. € auf 17.027 Mio. € gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2021. Dies war im Wesentlichen auf den Rückgang der Kapital- und Gewinnrücklagen infolge der Sachausschüttung durch Abspaltung von Vermögenswerten im Zuge der oben beschriebenen Strukturmaßnahmen vor Börsengang in Höhe von 11.883 Mio. € zurückzuführen. Zudem wirkte sich im Wesentlichen die Ergebnisabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 3.979 Mio. € eigenkapitalmindernd aus.

Demgegenüber führten das Ergebnis nach Steuern, das Sonstige Ergebnis nach Steuern sowie die Kapitaleinlagen durch die Porsche Holding Stuttgart GmbH zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 9.965 Mio. €. Innerhalb des Sonstigen Ergebnisses nach Steuern führten im Wesentlichen die Neubewertung aus

Pensionsplänen nach Steuern, positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung sowie die erfolgsneutral erfasste Bewertung derivativer Finanzinstrumente zu einem Anstieg.

Die Pensionsrückstellungen verringerten sich im Geschäftsjahr 2022 insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Diskontierungszinssatzes von 1,4 % auf 3,6 % um 1.857 Mio. € gegenüber der Vergleichsperiode 2021. Gegenläufig dazu erhöhten sich die langfristigen Sonstigen Schulden um 1.105 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2021 auf 4.349 Mio. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente (+256 Mio. €) und den latenten Ertragsteuerverpflichtungen (+805 Mio. €). Insgesamt nahmen die langfristigen Schulden um 1.335 Mio. € auf 14.033 Mio. € ab. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital beträgt 29,4 % (2021: 29,9 %).

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden reduzierten sich von 9.727 Mio. € auf 9.480 Mio. €. Diese Reduktion betraf im Wesentlichen die Schuldscheindarlehen sowie die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Form von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen gegenüber dem Jahresende 2021 von 2.447 Mio. € auf 2.899 Mio. €.

Die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 2.733 Mio. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Sonstigen Rückstellungen (+623 Mio. €) sowie die Ergebnisabführung für das Geschäftsjahr 2022 an die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 3.989 Mio. € (2021: 1.858 Mio. €). Insgesamt nahmen die kurzfristigen Schulden um 3.533 Mio. € auf 16.613 Mio. € zu. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital betrug 34,8 % (2021: 25,5 %).

Zum 31. Dezember 2022 lagen nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 128 Mio. € vor, welche sich insbesondere aufgrund zusätzlicher rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 86 Mio. € erhöhten.

Die nicht bilanzierten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen stiegen um 536 Mio. € auf 3.390 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 24.540 Mio. € um 23,5 % auf 30.317 Mio. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus einem höheren Absatz bei zugleich verbesserter Preisdurchsetzung sowie positiven Produktmix- und Wechselkurseffekten. Den Umsatzerlösen standen im Wesentlichen Materialaufwendungen in Höhe von –17.545 Mio. € (2021: –14.270 Mio. €), Personalaufwand in Höhe von –3.624 Mio. € (2021: –3.273 Mio. €) sowie sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von –5.289 Mio. € (2021: –3.926 Mio. €) gegenüber.

Von den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 897 Mio. € (2021: 683 Mio. €.) entfielen 300 Mio. € (2021: 275 Mio. €) auf Währungskursgewinne.

Der Materialaufwand entfällt auf Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren in Höhe von 15.061 Mio. € (2021: 12.134 Mio. €) und auf Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von 2.484 Mio. € (2021: 2.136 Mio. €). Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen im gleichen Ausmaß wie die Umsatzerlöse und war auf den gesteigerten Absatz zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Preise aufgrund eines höheren Inflationsniveaus, daraus resultierender gestiegener Rohstoffpreise und Lieferantenforderungen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen von –5.289 Mio. € (2021: –3.926 Mio. €) waren Währungskursverluste von –370 Mio. € (2021: –74 Mio. €) enthalten. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Wesentlichen durch höhere Währungseffekte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten begründet.

Das Beteiligungsergebnis umfasst Erträge aus Beteiligungen in Höhe von 1.628 Mio. € (2021: 108 Mio. €), Erträge aus Gewinnabführungsverträgen in Höhe von 274 Mio. € (2021: 256 Mio. €) und Aufwendungen aus Verlustübernahmen in Höhe von –42 Mio. € (2021: –24 Mio. €). Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge der Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong, der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg, der OOO Porsche Russland, Moskau, der Porsche Korea Ltd., Seoul und der Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei.

Im Zinsergebnis von –63 Mio. € (2021: 265 Mio. €) waren im Wesentlichen Zinserträge gegenüber verbundenen Unternehmen, Zinsaufwendungen aus der Verzinsung langfristiger Rückstellungen sowie Zinsaufwendungen für die ausgegebenen Schuldscheindarlehen enthalten. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen bedingt durch die in der Vermögenslage dargestellte Abspaltung der Darlehensforderung gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Steuerumlagen stiegen auf –1.399 Mio. € (2021: –1.144 Mio. €), insbesondere aufgrund eines höheren Steueraufwands für Vorjahre.

Infolge des Gewinnabführungsvertrags mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2022 auf 0 Mio. € (2021: 0 Mio. €).

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

Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	**30.317**	**24.540**
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	383	210
Gesamtleistung	**30.700**	**24.750**
Sonstige betriebliche Erträge	897	683
Materialaufwand	–17.545	–14.270
Personalaufwand	–3.624	–3.273
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–1.549	–1.567
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–5.289	–3.926
Beteiligungsergebnis	1.860	340
Zinsergebnis	–63	265
Ergebnis vor Steuern	**5.387**	**3.002**
Steuerumlagen	–1.399	–1.144
Ergebnis nach Steuern	**3.988**	**1.858**
Sonstige Steuern	**–9**	–
Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags abgeführter Gewinn	–3.979	–1.858
Jahresüberschuss	–	–
Vermögensminderung durch Abspaltung	**–11.704**	–
Entnahme aus Kapitalrücklage	**12.595**	–
Entnahme aus Gewinnrücklage	**25**	–
Gewinnvortrag	–	–
Bilanzgewinn	**916**	–

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2022 lag die Bilanzsumme mit 26.856 Mio. € um 6.488 Mio. € unter dem Vergleichswert von 33.344 Mio. € für 2021.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil von 44,6 % an der Bilanzsumme (2021: 31,5 %). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich auf 6.456 Mio. € (2021: 6.371 Mio. €), die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg des Anlagevermögens ist auf die Zugänge im Finanzanlagevermögen zurückzuführen. Das Finanzanlagevermögen stieg von 1.874 Mio. € auf 3.122 Mio. €. Im Wesentlichen war dies auf die Zugänge der Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 918 Mio. € zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen belief sich am 31. Dezember 2022 auf 14.733 Mio. € (2021: 22.647 Mio. €).

In der gesamten Industrie gibt es zurzeit Versorgungsengpässe in Bezug auf Halbleiterkomponenten. Dieser Umstand hatte Auswirkungen auf die Struktur der Vorräte zum 31. Dezember 2022. So erhöhte sich der Vorratsbestand insgesamt im Vergleich zum 31. Dezember 2021.

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 Porsche AG hat im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG auf die Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche AG, Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.144 Mio. € mit aufgelaufenen Zinsen in Höhe von 31 Mio. € zum 31. Dezember 2021, eine Forderung aus einem Verrechnungskonto der Gesellschaft gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.029 Mio. € zum 31. Dezember 2021 und eine Cash-Pool-Forderung gegen die Volkswagen AG in Höhe von 1.500 Mio. € mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 übertragen. Diese Abspaltung wurde am 6. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister wirksam. Weiterhin übertrug die Gesellschaft im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 sämtliche Geschäftsanteile an der Porsche Niederlassung Mannheim GmbH auf die Memphis I GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Diese weitere Abspaltung wurde am 11. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister wirksam. Die beiden Abspaltungen führen zu einem Rückgang der Kapitalrücklage um 11.679 Mio. € und zu einem Rückgang der Gewinnrücklagen um 25 Mio. €.

Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage zur Auszahlung einer Dividende in Höhe von 911 Mio. € zuzüglich einer Mehrdividende von 0,01 € je Vorzugsaktie – damit in Summe 916 Mio. € – für das Geschäftsjahr 2022 an die Aktionäre gemindert.

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH legte 3.057 Mio. € (2021: 471 Mio. €) durch zwei Gesellschaftereinlagen ohne Ausgabe neuer Aktien gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in die Kapitalrücklage der Porsche AG ein.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 5.649 Mio. € (2021: 14.296 Mio. €). Die Eigenkapitalquote belief sich auf 21,0 % (2021: 42,9 %).

Die Rückstellungen für Pensionen betrafen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeiter der Porsche AG. Die Pensionsverpflichtungen waren in voller Höhe durch Rückstellungen abgebildet. Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen (Pensionsrückstellungen) wurden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst (§ 253 Abs. 2 Satz 1 HGB). Diese lagen um 370 Mio. € (2021: 613 Mio. €) (Unterschiedsbetrag) unter dem Bewertungsansatz für Pensionsrückstellungen, der sich zum 31. Dezember 2022 bei Anwendung des Sieben-Jahres-Durchschnittszinssatzes ergeben hätte.

Die Übrigen Rückstellungen erhöhten sich um 444 Mio. € auf 3.673 Mio. € (2021: 3.229 Mio. €), was im Wesentlichen auf Vorsorgen für Gewährleistungen und Personalrückstellungen zurückzuführen war. Die Steuerrückstellungen verringerten sich um –1 Mio. € auf 92 Mio. € (2021: 93 Mio. €).

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 967 Mio. € auf 12.575 Mio. € (2021: 11.609 Mio. €) resultierte vor allem aus der Ergebnisabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH und gegenläufig aus dem Rückgang der Cash-Pool-Verbindlichkeiten.

Ihre wirtschaftliche Lage beurteilt die Porsche AG vor dem Hintergrund der umfassend und anhaltend negativen Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Versorgungsengpässen in Bezug auf Halbleiterkomponenten dennoch insgesamt als positiv wie auch die des Porsche AG Konzerns. Zudem war die Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 jederzeit in der Lage, ihre finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen.

DIVIDENDENPOLITIK

Als Teil der Finanzstrategie verfolgt die Porsche AG mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel, eine kontinuierliche Dividendenentwicklung anzustreben, 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 Entnahme von 916 Mio. € aus den Kapitalrücklagen zugunsten des Bilanzgewinns ein Bilanzgewinn von 916 Mio. € ausschüttungsfähig.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG 2023 vorschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 916 Mio. €, das bedeutet 1,00 € je Stammaktie und 1,01 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Dies erfolgt unabhängig von der Gewinnabführung des Jahresergebnisses nach Steuern durch den zum 31. Dezember 2022 endenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Die Ausschüttungsquote ist nicht repräsentativ für die mittelfristige Zielausschüttungsquote.

Bilanzstruktur der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Dezember 2022

Mio. €	2022	2021
Aktiva		
Anlagevermögen	**11.974**	**10.518**
Immaterielle Vermögensgegenstände	2.396	2.272
Sachanlagen	6.456	6.371
Finanzanlagen	3.122	1.874
Umlaufvermögen	**14.733**	**22.647**
Vorräte	2.957	2.488
Forderungen	11.055	19.652
Sonstige Vermögensgegenstände	686	499
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	35	9
Rechnungsabgrenzungsposten	**149**	**148**
Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung	**–**	**31**
Bilanzsumme	**26.856**	**33.344**

Passiva		
Eigenkapital	**5.649**	**14.296**
Gezeichnetes Kapital	911	46
Kapitalrücklage	3.822	14.225
Gewinnrücklagen	–	25
Bilanzgewinn	916	–
Rückstellungen	**8.632**	**7.439**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.959	4.210
Übrige Rückstellungen	3.673	3.229
Verbindlichkeiten	**12.059**	**11.170**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.357	1.488
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	47	45
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	715	784
Übrige Verbindlichkeiten	9.940	8.853
Rechnungsabgrenzungsposten	**516**	**439**
Bilanzsumme	**26.856**	**33.344**

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2022 setzte die Porsche AG insgesamt 317.018 Fahrzeuge ab (2021: 285.738 Fahrzeuge). Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte.

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.

Der Verkauf von Porsche-Fahrzeugen und Ersatzteilen nach Russland und Belarus, der von den EU-Sanktionen betroffen ist, wurde zeitnah nach Ausbruch des Konflikts eingestellt.

PRODUKTION

Die Porsche AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Zuffenhausen und Leipzig insgesamt 223.208 Fahrzeuge (2021: 213.848 Fahrzeuge). Im Geschäftsjahr 2022 führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, zu Produktionseinschränkungen, sodass die Gesamtjahresproduktion nach dem durch die Pandemie stark beeinträchtigten Vorjahr ebenfalls beeinträchtigt war.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Porsche AG waren zum 31. Dezember 2022 – ohne Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 23.025 Personen (2021: 22.379 Personen) beschäftigt. Im Durchschnitt waren 22.670 Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2022 bei der Porsche AG beschäftigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER PORSCHE AG

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

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

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

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH endet mit Ablauf des 31. Dezember 2022. Die Porsche AG ist ein abhängiges Unternehmen i.S.v. § 17 Abs. 1 AktG beider Gesellschaften. Aufgrund des im Geschäftsjahr 2022 bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH als dem herrschenden Unternehmen besteht keine Pflicht zur Aufstellung eines Abhängigkeitsberichts nach §§ 312 Abs. 1 S.1 i.Vm. 316 AktG.

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

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.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Der Porsche AG Konzern beachtet die Auswirkungen seines unternehmerischen Handelns auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt im Rahmen seines Nachhaltigkeitsmanagements. Bei einem Automobilkonzern sind die Anforderungen der Stakeholder an nachhaltiges Handeln besonders hoch. Der Porsche AG Konzern will diese gesellschaftlichen Erwartungen erfüllen und möchte Verantwortung für umwelt- und sozialverträgliche Veränderungen übernehmen. Sein Ziel ist es, wirtschaftlichen Fortschritt, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verträglichkeit miteinander zu verbinden. Dafür richtete er den Blick im Berichtsjahr über die unternehmenseigenen Aktivitäten hinaus auch auf vor- und nachgelagerte Initiativen und somit auf seine Liefer- und Wertschöpfungskette.

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Thema in der Porsche Strategie 2030 und durchdringt die gesamte Organisation des Porsche AG Konzerns[1]. Insbesondere die Nachhaltigkeitsstrategie 2030 legt klare interne Ziele, Zuständigkeiten und Prozesse fest.

Das Basisdokument dafür ist die „Konzernrichtlinie Nachhaltigkeit". Sie regelt die erforderlichen Maßnahmen im Nachhaltigkeitsmanagement sowie eine einheitliche Vorgehensweise im Porsche AG Konzern.

Das Thema Nachhaltigkeit ist beim Porsche AG Konzern auf der obersten Leitungsebene verankert: Das höchste Nachhaltigkeitsorgan ist der Vorstand, die Verantwortung liegt direkt beim Vorstandsvorsitzenden. Er wird durch Patenschaften des Vorstands für Produktion und Logistik sowie der Vorständin für Beschaffung unterstützt. Auf Vorstandsebene finden zudem regelmäßig Strategieworkshops statt, mit denen die Unternehmensführung unmittelbar in alle Nachhaltigkeitsentscheidungen eingebunden ist.

Die Abteilung „Nachhaltigkeit" gestaltet im Bereich „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung" die Nachhaltigkeitsstrategie. Die externe und interne Nachhaltigkeitskommunikation sowie die nichtfinanzielle Berichterstattung liegen bei der Abteilung „Politik und Gesellschaft" im Bereich „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik". Diese Abteilung ist auch verantwortlich dafür, die Stakeholder des Porsche AG Konzerns beim Thema Nachhaltigkeit einzubinden.

Für die operative Tätigkeit im Bereich Nachhaltigkeit und die detaillierte Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsstrategie ist der ressortübergreifende „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" zuständig. Dieser tagte im Berichtsjahr insgesamt achtmal. Ihm übergeordnet ist der „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit", der direkt an den Vorstand berichtet und im Berichtsjahr viermal zusammentrat. Der Lenkungskreis legt übergreifend die Schwerpunkte und die strategische Ausrichtung für das Thema Nachhaltigkeit fest.

Ein weiteres zentrales Gremium ist der seit 2016 bestehende „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat". Hier beraten anerkannte Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft regelmäßig den Vorstand und das Topmanagement des Porsche AG Konzerns. Die Mitglieder des Beirats beteiligen sich darüber hinaus unternehmensweit an der Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsstrategie.

Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten des Porsche AG Konzerns richten sich nach der derzeit gültigen Wesentlichkeitsanalyse von 2021 sowie nach definierten Handlungsfeldern. Im Zuge dieser Wesentlichkeitsanalyse schätzten externe und interne Beteiligte in ausführlichen Befragungen ein, welche Nachhaltigkeitsthemen die Geschäftsentwicklung, die Unternehmensstrategie und das Geschäftsergebnis des Porsche AG Konzerns am stärksten beeinflussen. Auch umgekehrt wurde bewertet, in welchen Bereichen sich die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns am meisten auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft auswirkt. Die Wesentlichkeitsanalyse 2021 wurde im Berichtsjahr intern reflektiert und es wurde eine bestehende Gültigkeit für 2022 bestätigt. Die Erstellung der nächsten Wesentlichkeitsanalyse ist für 2023 vorgesehen.

[1] 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.

Weitere Informationen zum Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns finden sich im **→ Zusammengefassten Lagebericht , Kapitel „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 macht der **→ Chancen- und Risikobericht des Zusammengefassten Lageberichts.**

UMWELT

Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Verantwortung im Bereich Umwelt- und Klimaschutz bewusst und bekennt sich zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Bestehende Prozesse, Produkte und die Rohstoffnutzung sollen in Richtung einer ressourcenschonenden und bilanziell CO_2-neutralen Zukunft ausgerichtet werden. Dabei liegt das Augenmerk auf der Dekarbonisierung der Fahrzeuge, der Entwicklung alternativer Antriebssysteme, dem Ressourcenverbrauch und zunehmenden Einsatz nachhaltiger Rohstoffe im Fahrzeug sowie der Durchsetzung von hohen Umweltstandards in der eigenen Fahrzeugproduktion sowie in der Lieferkette.

Dekarbonisierung der Fahrzeuge

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die durchschnittlichen CO_2-Emissionen in seiner Wertschöpfungskette und über den ganzen Lebenszyklus[2] seiner Fahrzeuge hinweg zu senken. Ab 2030 soll die gesamte Wertschöpfungskette der dann neu in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge (Herstellung, Nutzung und Verwertung der Fahrzeuge) des Porsche AG Konzerns bilanziell CO_2-neutral sein.[3]

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Porsche AG Konzern ein umfangreiches Programm zur Dekarbonisierung gestartet, dessen Erfolg er mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) misst. Der DKI hat das Ziel, die durchschnittlichen Emissionen pro Fahrzeug entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) möglichst umfassend in CO_2-Äquivalenten darzustellen. Der DKI umfasst die wesentlichen Teile des Porsche AG Konzerns.[4] Er beruht unter anderem auf Lebenszyklusanalysen, die die Porsche AG standardisiert nach ISO 14040/44 durchführt. Dafür verwendet die Porsche AG ihre individuellen Prämissen und Werte sowie Daten aus Ökobilanzdatenbanken.[5] Als strategische Kennzahl unterstützt der DKI durch eine transparente und umfassende Berechnung den Porsche AG Konzern bei der Reduktion seines CO_2-Fußabdrucks.

Der „Arbeitskreis Dekarbonisierung" bearbeitet ressortübergreifend alle DKI-relevanten Aktivitäten. Dabei koordiniert er insbesondere die Umsetzung des strategischen Programms. Der Arbeitskreis erarbeitet inhaltliche Vorschläge für Ziele bezüglich DKI, Reduktionsmaßnahmen und entsprechende Roadmaps. Er verfolgt die Fortschritte und bietet ein Forum zur inhaltlichen Diskussion. Darüber hinaus bereitet er Entscheidungen im „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" vor.

Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit" tagt regelmäßig und berichtet den DKI über den „Lenkungskreis Umwelt und Nachhaltigkeit" bis zum Vorstand. Der Steuerkreis entscheidet über Zielvorschläge auf Unternehmensebene und für relevante Unternehmensbereiche, die vom Lenkungskreis und abschließend vom Vorstand verbindlich verabschiedet werden. Für den Produktentstehungsprozess gibt der Steuerkreis z. B. initiale Dekarbonisierungsziele auf der Fahrzeugebene frei, die im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und durch die zuständigen Vorstandsgremien verbindlich verabschiedet werden.

MASSNAHMEN

Um die CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Porsche-Fahrzeuge zu beeinflussen, stehen derzeit vor allem zwei Hebel zur Verfügung: die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und die konsequente Nutzung bei Strom aus erneuerbaren Energien.

Um die Nutzungsphase[6] zukünftiger batteriebetriebener Fahrzeuge zu dekarbonisieren, hat die Porsche AG das Ziel, langfristige indirekte Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen einzugehen, um den Zubau bei erneuerbaren

[2] Unter Lebenszyklus werden dabei die CO_2-Emissionen eines Fahrzeugs in den Bereichen Lieferkette, Inhouse-Produktion, Nutzungsphase über 200.000 km und Recycling betrachtet.

[3] Dieses Ziel umfasst Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen, wie sie im Rahmen des „Greenhouse Gas Protocol" definiert sind. Bilanzielle CO_2-Neutralität entlang der Wertschöpfungskette umschreibt die Ambition des Porsche AG Konzerns zur Vermeidung und Reduzierung von CO_2-Emissionen insbesondere in der Produktion (Scope-1- und Scope-2-Emissionen), in der Lieferkette und in der Nutzungsphase der ausgelieferten Fahrzeuge (vor- und nachgelagerte Scope-3-Emissionen), aber auch in anderen Scope-3-Kategorien, wie z. B. bei Reisen der Mitarbeiter. Kompensationen durch Emissionszertifikate – sogenannte „offsets", konkret der Kategorien „avoided emissions" und „removals" – sind in der Dekarbonisierungsstrategie der Porsche AG enthalten. Zur bilanziellen CO_2-Neutralität verbleibende Emissionen sollen damit ausgeglichen werden. Die Emissionen von Fahrzeugen, die in den Jahren vor dem Erreichen der bilanziellen CO_2-Neutralität ausgeliefert wurden, werden bei der Bewertung der CO_2-Bilanz nicht berücksichtigt. Die Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, sowie 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] Im Kontext der Erhebung der CO_2-Emissionen im 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 vor allem die CO_2-Emissionen aus der Lieferkette und Nutzungsphase wesentlich.

[5] So werden z. B. die CO_2-Emissionen der Nutzungsphase auf Basis einer Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug und mittleren Verbrauchswerten der Hauptmarktregionen (EU+3 (Island, Norwegen, Großbritannien), China, USA) berechnet. Die Verbrauchswerte werden gemäß des jeweils gesetzlich vorgesehenen Prüfzyklus ermittelt. Die CO_2-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.

[6] Die Nutzungsphase umfasst bei batterieelektrischen Fahrzeugen die CO_2-Emissionen der Strombereitstellung sowie bei Verbrennern die verbrennungsbedingten CO_2-Emissionen und die CO_2-Emissionen der Kraftstoffvorketten auf Basis von regionsspezifischen, mittleren Verbrauchswerten bei einer angenommenen Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug.

Energien zu fördern. Diese Anlagen sollen Kapazitäten zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien bereitstellen, die dem kalkulatorischen Energiebedarf der Fahrzeuge entsprechen. Dies müssen die Projektpartner über konkrete Herkunftsnachweise belegen. Seit 2021 wird dieser Ansatz für die Modelle Taycan Sport Turismo und Taycan Cross Turismo angewendet. Weitere Modelle sollen in den nächsten Jahren folgen. Darüber hinaus ergänzt die Porsche AG den Produktentstehungsprozess zu spezifischen Meilensteinen um Verantwortlichkeiten für fahrzeugspezifische Dekarbonisierungsziele. Im Berichtsjahr traf die Porsche AG für alle relevanten Fahrzeugprojekte in der Entwicklung konkrete Entscheidungen, wie der CO_2-Fußabdruck in der Lieferkette reduziert werden soll. Dazu zählen u. a. Dekarbonisierungsmaßnahmen für die Hochvoltbatterie und in Aluminiumumfängen.

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 möglichst ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt. Die Reduktion der CO_2-Emissionen der Produktionswerke in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig senkt dabei auch den DKI. Im Berichtsjahr waren sowohl die beiden Produktionswerke in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig als auch der Entwicklungsstandort in Weissach bilanziell CO_2-neutral.

Die Porsche AG fordert von ihren unmittelbaren Zulieferern für Produktionsmaterial der Fahrzeuge, dass sie Strom aus erneuerbaren Energiequellen einsetzen, wenn sie Bauteile für die Porsche AG fertigen. Das ist für alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial von vollelektrischen Serienfahrzeugprojekte ab Juli 2021 der Fall. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

ERGEBNISSE

Der Dekarbonisierungsansatz fand 2022 weiteren Eingang in Prozesse und Strukturen des Porsche AG Konzerns, darunter in die Rahmenstruktur für die Produktdifferenzierung zukünftiger Fahrzeugprojekte. Diese stellt in der frühen Entwicklungsphase einen Rahmen für Produkteigenschaften bereit. Dazu zählt aktuell neben den traditionellen Werten wie Design und Performance auch Nachhaltigkeit.

Im Berichtsjahr hat der Aufsichtsrat der Porsche AG entschieden, dass die DKI-Ziele ab dem Geschäftsjahr 2023 ein Kriterium im Vergütungssystem für den Vorstand werden sollen. Entsprechendes hat der Vorstand für das Management der Porsche AG und ausgewählte nationale Tochtergesellschaften beschlossen. Weitere Informationen finden sich im → **Vergütungsbericht**.

Gegenüber dem Vorjahr ist der DKI um rund 0,2 % leicht angestiegen, obwohl die CO_2-Reduktion durch Maßnahmen gesteigert werden konnte. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Flottenverbräuche infolge von lieferkettenbedingten Engpässen und eine eingeschränkte Teileverfügbarkeit beim vollelektrischen Fahrzeugmodell Taycan zurückzuführen.

Dekarbonisierungsindex

DKI	2022	2021	2020
Tonnen CO_2/ Fahrzeug	63,9[1]	63,8	65,0[2]

[1] Aufgrund der Weiterentwicklung der bisherigen Erfassungsmethodik in der Ermittlung von Logistikdaten ist der eigentlich für das Geschäftsjahr 2022 heranzuziehende Wert derzeit nicht als Berechnungsgrundlage verfügbar. Daher wurden im Berichtsjahr für die Ermittlung von Logistikdaten die durchschnittlichen CO_2-Emissionen des im DKI-berücksichtigten Teils des VW-Konzerns (exklusive Porsche AG Konzern) für das Geschäftsjahr 2022 multipliziert mit 1,3 angesetzt. Dieser Wert übersteigt den des vorhergehenden Berichtsjahres.

[2] Abweichend von der Veröffentlichung im Vorjahr wurde der DKI-Wert für das Jahr 2020 von 65,3 auf 65,0 Tonnen CO_2/Fahrzeug angepasst. Die Differenz ist auf CO_2-Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zurückzuführen. (GRI 2-4)

Alternative Antriebssysteme

ZIELE

Im Rahmen der Elektrifizierung ihres Produktportfolios strebt die Porsche AG an, dass im Jahr 2025 mehr als 50 % der neu ausgelieferten Fahrzeuge elektrifiziert – also Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV) und batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) – sind. Im Jahr 2030 sollen dann mehr als 80 % der neu ausgelieferten Fahrzeuge vollelektrifiziert sein. Zudem sollen z. B. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eFuels (synthetische Kraftstoffe) nutzen können. Weitere Informationen finden sich im → **Zusammengefassten Lagebericht, Kapitel „Auslieferungen an Kunden"**.

Die Plug-in-Hybride der Modellreihen Panamera und Cayenne sind auch künftig stark auf Performance ausgelegt, bei größeren elektrischen Reichweiten. Beim Porsche 911 ist perspektivisch ebenfalls eine sportliche Hybridisierung möglich. Ergänzend investiert die Porsche AG in die Erzeugung von eFuels (synthetischen Kraftstoffen), um perspektivisch die CO_2-Emissionen im Fahrzeugbestand zu reduzieren.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Im Rahmen von Vorprozessen und -gremien evaluiert die Porsche AG ihre Produktstrategie und erarbeitet eine Empfehlung unter Beteiligung aller relevanten internen Fachbereiche. Die Produktstrategie wird regelmäßig im Rahmen von Vorstands-Strategieworkshops und Planungsrunden geprüft. Eine Freigabe der Ergebnisse erfolgt in Vorstandssitzungen. Aus den Anforderungen der Produktstrategie ergeben sich darüber hinaus Meilensteine für die Produktentstehung. Über diese entscheidet ebenfalls der „Vorstandsausschuss Produkt", der sie auch dokumentiert und damit die Zielerreichung überwacht.

Die „Produktstrategie Laden" steuert das Ladeökosystem der Porsche AG insbesondere im Hinblick auf neue Produktentscheidungen. Die operative Umsetzung des „Produktportfolios Laden" wird durch eine dedizierte Lead-Baureihe gesteuert. Berichtet wird an die entsprechenden Gremien: „Kernteam Laden", „Lenkungskreis Laden", Baureihenkreise und „Vorstandsausschuss Produkt".

Für das Projekt eFuels hat die Porsche AG eine Organisation aus elf Teilprojekten ins Leben gerufen. Die Abteilungen „Beschaffung, Strategie, Organisationsentwicklung, Business Development und Nachhaltigkeit" sowie „Politik und Gesellschaft" teilen sich die Gesamtverantwortung. Circa alle zwei Monate berichten sie an themenspezifische Lenkungskreise, denen auch Vorstandsmitglieder angehören. Zusätzlich wird an den viermal jährlich stattfindenden Gremienterminen des Strategiefelds „Beyond Core" aus der Porsche Strategie 2030 berichtet.

MASSNAHMEN

Steigerung des BEV-Anteils

Zur Umsetzung ihrer Antriebsstrategie hat die Porsche AG in den vergangenen Geschäftsjahren in großem Umfang in die Modellpalette investiert. Dabei hat die Porsche AG das Portfolio der Modellreihen Panamera und Cayenne sukzessive um PHEV-Derivate erweitert. Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie will die Porsche AG außerdem den Absatz des Taycan steigern, die nächste Generation des Macan als rein elektrisches Fahrzeug auf den Markt bringen sowie die 718 Boxster- und Cayman-Modelle als BEV anbieten.

Auf dem Weg zu einem auf Elektrofahrzeuge ausgerichteten Portfolio baut die Porsche AG neben der bereits etablierten Plattform des Taycan auf zwei weitere Plattformen: Gemeinsam mit der AUDI AG entwickelt das Unternehmen derzeit die „Premium Platform Electric" (PPE), eine modulare Plattform für Elektroautos. Diese soll kurz- und mittelfristig durch den neuen rein elektrischen Macan und weitere Modellreihen genutzt werden. Die zweite Plattform ist die „Scalable Solutions Platform" (SSP), die die Porsche AG ebenfalls mit der AUDI AG und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns entwickelt. Insbesondere die Hochleistungsversion „SSP Sport" soll längerfristig die Porsche-BEV unterstützen. Mit dieser langfristigen Strategie, die Fahrzeugentwicklung auf zwei Plattformen auszurichten, kann die Porsche AG ähnliche modulare Synergien nutzen wie schon bei der Entwicklung der Verbrenner und der PHEV-Modelle.

Zudem will die Porsche AG in die Herstellung von Hochleistungsbatteriezellen einsteigen. Dafür investiert die Porsche AG in das Joint Venture „Cellforce Group GmbH", einen Anbieter von Hochleistungsbatteriezellen für automobile Spezialanwendungen. Zum Start soll die Produktionsanlage mit einer Anfangskapazität von mindestens 100 MWh pro Jahr in Betrieb gehen. Im Anschluss soll die Kapazität auf mindestens 1 GWh jährlich gesteigert werden. Das entspricht Hochleistungsbatteriezellen für rund 10.000 Fahrzeuge.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Bei Händlern des Porsche AG Konzerns stehen z. B. weltweit Porsche-Turbo-Ladestationen zur Verfügung, die auf den Taycan sowie künftige Porsche-Fahrzeuge auf Basis der 800-Volt-Ladearchitektur zugeschnitten sind. Mit der „Porsche Charging Map", die in elektrifizierten Fahrzeugen sowie online verfügbar ist, können Kunden geeignete Ladestandorte finden.

Alternative Kraftstoffe

Mit eFuels wäre es prinzipiell möglich, auch Porsche-Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nahezu bilanziell CO_2-neutral zu betreiben. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet die Porsche AG an der Weiterentwicklung dieser alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab, beispielsweise im Projekt „eFuels – Kraftstoffe neu denken". Es wurde im Rahmen des von der baden-württembergischen Landesregierung initiierten „Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg" ins Leben gerufen und wird technisch vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) begleitet. Die Porsche AG bringt dabei ihre Expertise als Motorenhersteller ein und kann so u. a. sehr genau die Anforderungen definieren, die ein optimierter Kraftstoff erfüllen sollte. Darüber hinaus testet die Porsche AG die Versuchskraftstoffe aus dem Projekt an ihren Motorenprüfständen. Im September des Berichtsjahres fand eine Präsentation der Projektergebnisse statt.

Ein weiteres Beispiel ist das Projekt der Porsche AG in Punta Arenas in Chile: Gemeinsam mit Siemens Energy und einer Reihe internationaler Unternehmen errichtete die Porsche AG dort im Berichtsjahr eine Industrieanlage zur Herstellung eines potenziell nahezu CO_2-neutralen Kraftstoffs (eFuels). Die Porsche AG finanzierte nicht nur weitgehend die Pilotanlage, sondern begleitet auch den Projektfortschritt sehr eng und wird künftig den vor Ort produzierten Kraftstoff beziehen.

So möchte die Porsche AG zur weltweiten Erschließung sogenannter „Best-Standorte" beitragen. Es handelt sich dabei um Standorte, an denen eFuels zu optimalen Bedingungen hergestellt werden können. Das ermöglicht die Nutzung zusätzlicher regenerativer Energiequellen und zielt auf eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von eFuels ab. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien ohne Nutzungskonkurrenz zu anderen Industrien.

ERGEBNISSE

Im Berichtsjahr setzte die Porsche AG 32.597 PHEV-Fahrzeuge (10,5 % des Gesamtabsatzes) und 34.969 BEV-Fahrzeuge (11,3 % des Gesamtabsatzes) ab. 2022 ist der Auslieferungsanteil an rein elektrischen Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Dies ist auf lieferkettenbedingte Engpässe und eine eingeschränkte Teileverfügbarkeit beim ersten vollelektrischen Fahrzeugmodell Taycan zurückzuführen.

Der „Porsche Charging Service" bietet seinen Nutzern Zugang zu Ladepunkten in ganz Europa – mit der Möglichkeit einer zentralen Abrechnung.

Im Bereich alternative Kraftstoffe wurde das Projekt zur Produktion von eFuels in Chile für eine jährliche Produktion von etwa 130.000 Litern dimensioniert.

BEV-Anteil

%	2022	2021	2020
Anteil rein elektrischer ausgelieferter Fahrzeuge (BEV)	11,3	13,7	7,4

Ressourcenverbrauch und nachhaltige Rohstoffe im Fahrzeug

ZIELE

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften haben sich Ziele zum Einsatz zirkulärer Materialien in allen neu entwickelten Fahrzeugprojekten mit vollelektrischen Antrieben gesetzt. Diese Mindestquoten für Rezyklate aus Kunststoff oder Metall gelten ab 2026 für alle batterieelektrischen Serien-Neufahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2026.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Um die Einhaltung der vereinbarten Ziele im Bereich Kreislaufwirtschaft sicherzustellen, hat die Porsche AG eine eigene Organisationsstruktur aufgebaut, die die Ziele in den Fahrzeugprojekten verfolgt. Die Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien hat die Porsche AG in das Zielsystem der einzelnen Baureihen integriert.

Um die Ziele im gesamten Unternehmen zu erreichen, hat die Porsche AG ein generisches Steuerungssystem entwickelt und implementiert, das stetig weiterentwickelt wird. Dieses nutzen alle relevanten Bereiche, wie die Beschaffung, die Entwicklung und das Finanzwesen, gemeinsam. Dadurch ist es möglich, verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs in den Projekten zu bewerten und zu priorisieren.

MASSNAHMEN

Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften fördern die Verwendung CO_2-reduzierter nachhaltiger Materialien in ihren Fahrzeugen durch klar definierte Kriterien und Anforderungen an die Lieferkette.

Um den Einsatz nachhaltiger Materialien voranzutreiben, haben die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften dafür geeignete Kriterien definiert. Gegenüber herkömmlichen Stoffen weisen solche Materialien im Sinne der Nachhaltigkeit verbesserte Eigenschaften auf. Dabei wird der gesamte Lebenszyklus betrachtet und die Verbesserung betrifft mindestens einen definierten Nachhaltigkeitsaspekt. Die Kriterien sind erfüllt, wenn ihre Verwendung einen erheblichen Beitrag zu mindestens einem Umweltziel leistet, ohne dabei andere nachhaltigkeitsbezogene Zielsetzungen wesentlich zu beeinträchtigen.

Hinzu kommen der Ausbau und die Optimierung der Kreislaufwirtschaft an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften. Um die Kreislaufwirtschaft kontinuierlich zu verbessern, hat die Porsche AG Gremien eingerichtet, die die Nachhaltigkeitsziele ressortübergreifend vorantreiben.

Darüber hinaus optimiert die Porsche AG gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern und Entwicklungspartnern Verfahren zum Recycling von Hochvoltbatterien. Diese enthalten erhebliche Mengen wertvoller Rohstoffe. Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften verfolgen deshalb auch hier einen ganzheitlichen Ansatz: Kompetente Partnerunternehmen bewerten Optionen für die Zeit nach der Nutzungsphase. Weitergehende „Second-Life-Konzepte“ für die Hochvoltbatterie sind derzeit in Prüfung.

ERGEBNISSE

In den Fahrzeugprojekten Taycan und Cayenne konnte die Porsche AG das Material zum Transportschutz der Türverkleidungen sowie der Motorhaube weitgehend reduzieren und auf ein sortenreines Material umstellen.

Für den Taycan hat die Porsche AG ein Reparaturkonzept entwickelt, das es ermöglicht, das Batteriegehäuse zu öffnen und gezielt einzelne Batteriemodule sowie andere Komponenten auszutauschen.

Umweltstandards in der Lieferkette

ZIELE

Die Porsche AG will bis zum Jahr 2030 für 90 % ihres Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial, das sie von unmittelbaren Zulieferern mit Sustainability-Rating (S-Rating) bezieht, die höchsten unternehmensinternen Qualitätsstandards hinsichtlich Nachhaltigkeit erfüllen. Dies erfordert von den unmittelbaren Zulieferern ein S-Rating der besten Bewertungskategorie (A). Das S-Rating umfasst neben umweltbezogenen auch soziale Aspekte einschließlich der Achtung von Menschenrechten. Zudem bewertet es die Einhaltung ethisch korrekter Verhaltensweisen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Das S-Rating basiert auf einer Zulieferer-Selbstauskunft zu klar definierten Nachhaltigkeitskriterien. Führt diese Selbstauskunft zu einem unzureichenden Ergebnis, weil die im S-Rating geforderten Nachhaltigkeitsstandards nicht erfüllt werden, kann eine Überprüfung vor Ort erfolgen. Diese führt ein unabhängiger Nachhaltigkeitsauditor aus. Beobachtet dieser Auffälligkeiten, erhält der Zulieferer eine negative Bewertung. Daraufhin setzt die Porsche AG gemeinsam mit dem Zulieferer einen Maßnahmenplan – einen sogenannten „Corrective-Action-Plan“ – auf. Der Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten zeitnah beheben, was zentral durch den Nachhaltigkeitsauditor überprüft wird. Betroffene Zulieferer berücksichtigt die Porsche AG so lange nicht bei Vergaben, bis sie die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen.

MASSNAHMEN

Nachhaltigkeitsanforderungen an Zulieferer

Gemäß dem Konzept „Nachhaltigkeit in den Zuliefererbeziehungen“ verpflichtet ein Code of Conduct für Geschäftspartner alle Beteiligten, Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards umzusetzen. Dieser Code of Conduct für Geschäftspartner 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 Code of Conduct für Geschäftspartner erwartet die Porsche AG zudem, dass alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial den OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Rohstoffe aus Konflikt- und Hochrisikogebieten befolgen.

Diese Nachhaltigkeitsanforderungen aus dem Code of Conduct sind Bestandteil des Zulieferervertrags. Wird dieser nicht eingehalten, leitet die Porsche AG vertraglich vereinbarte Schritte bis hin zur Kündigung der Geschäftsbeziehungen ein. Weitere Anforderungen und Maßnahmen in Bezug auf Rohstofflieferketten beschreibt das → **Kapitel „Sicherung der Menschenrechte“**.

Überprüfung der Nachhaltigkeitsanforderungen

Um die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien überprüfen zu können, sind alle damit befassten Mitarbeiter der Beschaffung dazu verpflichtet, an einer Schulung zum S-Rating teilzunehmen. Zusätzlich ermöglicht ein digitales Lernmodul auch Mitarbeitern aus anderen Unternehmensressorts, sich über das Konzept und die Kontrollmöglichkeiten des S-Ratings zu informieren.

Um potenzielle Nachhaltigkeitsverstöße in Lieferketten frühzeitig zu erkennen, engagierte sich die Porsche AG im Berichtsjahr gemeinsam mit einem Start-up in einem Pilotprojekt, das mögliche Nachhaltigkeitsrisiken bei Zulieferern mittels künstlicher Intelligenz auswertet: Ein konstantes Monitoring frei verfügbarer Internetquellen inklusive sozialer Medien soll schnell Hinweise auf mögliche Verstöße geben.

ERGEBNISSE

Alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionmaterial für vollelektrische Serienfahrzeugprojekte sind seit dem Berichtsjahr dazu verpflichtet, ihre Produktion auf zertifizierten Strom aus erneuerbaren Energien umzustellen. Damit senkt die Porsche AG gemeinsam mit ihren unmittelbaren Zulieferern die CO_2-Emissionen in der Lieferkette.

Im Berichtsjahr erreichte die Porsche AG im S-Rating einen Erfüllungsgrad von 88,6 %. Gemessen am Einkaufsvolumen von Produktionsmaterialien erhielten 88,6 % der unmittelbaren Zulieferer ein S-Rating der besten Bewertungskategorie (A) und erfüllten damit die höchsten unternehmensinternen Qualitätsstandards.

Die Ergebnisse der seriennahen Pilotierung des Screenings von mehr als 4.000 unmittelbaren und mittelbaren Zulieferern von Produktionsmaterial mittels künstlicher Intelligenz hat die gesetzten Erwartungen erfüllt. Das Pilotprojekt kann künftig wesentlich dazu beitragen, potenzielle Nachhaltigkeitsverstöße in der Lieferkette schnell zu erkennen und im nächsten Schritt zu bearbeiten.

S-Rating bei unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG für Produktionsmaterial

%	2022	2021	2020
Anteil mit S-Rating „A“	88,6	67,9[1]	64,3

[1] Abweichend von der Veröffentlichung im Vorjahr wurde die S-Rating-Angabe für das Jahr 2021 von 69,0 % auf 67,9 % angepasst. Die Differenz ist auf Anpassungen im Beschaffungsvolumen für 2021 zurückzuführen. (GRI 2-4)

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 zugehörende 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:

- 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

Für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2022 waren nur die ersten beiden Umweltziele der EU mit ihren Kriterien einschlägig.

Die Wirtschaftstätigkeit ist erst dann als ökologisch nachhaltig – also als taxonomiekonform (aligned) – einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, z. B. der Höhe der CO_2-Emissionen für das Umweltziel „Klimaschutz"
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten DNSH-Kriterien („Do No Significant Harm"), die verhindern sollen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, z. B. durch die Produktion oder das Produkt
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen

Erstmalige Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2022

Der Porsche AG Konzern berichtet für das Geschäftsjahr 2022 erstmals über die EU-Taxonomie und dabei über die beiden Umweltziele „Klimaschutz" und „Anpassungen an den Klimawandel". Die Kriterien zu den übrigen vier Umweltzielen sind von der EU noch nicht definiert. Die Angaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Porsche AG Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Im Rahmen dieser erstmaligen Berichterstattung für das Jahr 2022 entfallen Angaben zum Vorjahr.

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 fahrzeugbezogene 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 CO_2-armer Mobilität zu leisten.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für den Porsche AG Konzern keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel" Rechnung tragen.

Die Zuordnung der Aktivitäten erfolgt ausschließlich zu der in der EU-Taxonomie im Umweltziel „Klimaschutz" aufgeführten Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien". Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-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 CO_2-Emissionen gemäß der 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 des Porsche AG Konzerns. Bis Ende des Jahres 2025 gilt dies darüber hinaus, wie von der EU-Taxonomie vorgesehen, für Pkw mit CO_2-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter ein Teil der Plug-in-Hybride.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und im Erachten des Porsche AG Konzerns ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, werden zunächst nicht berücksichtigt bzw. 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 Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, 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 Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" analysiert.

Die jeweilige Analyse wurde auf Ebene der Fahrzeugproduktionsstandorte auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften durchgeführt, an denen heute und zukünftig Pkw gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien" erfüllen bzw. gemäß der Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen.

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. Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht vermeintlich über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Den Bewertungen wurden die geltenden Gesetze sowie externen und internen Regelungen und Richtlinien zugrunde gelegt. 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 Analysen der identifizierten physischen Klimarisiken wurden entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung des Porsche AG Konzerns basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5-Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO_2-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Weitere 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 „Beurteilung der Auswirkungen auf Gewässer" oder vergleichbare Verfahren. Für die Analyse hat der Porsche AG Konzern im Wesentlichen ISO-14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen zugrunde gelegt.

ÜBERGANG ZU EINER KREISLAUFWIRTSCHAFT

Kernbestandteile des Umweltmanagementsystems beim Porsche AG Konzern sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, die Wiederverwendung von Sekundärrohstoffen und langlebige Produkte. Der Porsche AG Konzern unterstützt in der Fahrzeugproduktion vorrangig die Wiederverwendung von Materialien vor der endgültigen Entsorgung, wo dies möglich und rechtlich zulässig ist.

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

Eine Wirtschaftstätigkeit darf, um als ökologisch nachhaltig zu gelten, im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit, nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Substanzen aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien sowie produktspezifischen Regulierungen führt. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander. 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. Somit werden auch die in den DNSH-Kriterien genannten Gesetze abgedeckt. Dafür hat der Porsche AG Konzern die im Jahr 2022 in der EU für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften zugrunde gelegt.

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.

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 Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie die Internationale Menschenrechtscharta.

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.

Weitere Informationen zum Schutz der Menschenrechte sind im Kapitel → **„Sicherung der Menschenrechte"** zu finden.

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 2022. Soweit möglich hat der Porsche AG Konzern die Daten der Wirtschaftstätigkeit 3.3 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 weitere Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Schlüsselungen vorgenommen. Verteilungsschlüssel wurden aus den geplanten Fahrzeugvolumina abgeleitet. Diese Daten und Planungen sind Teil der operativen Mehrjahresplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und 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 2022 auf 37.630 Mio. € beliefen. **→ Konzernanhang, 1. Umsatzerlöse.**

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 36.704 Mio. € bzw. 97,5 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen, wie z. B. Werkstattleistungen und Services.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen hielten 3.787 Mio. € bzw. 10,1 % die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird, und erfüllten die DNSH-Kriterien sowie den Mindestschutz. Darunter fallen alle vollelektrischen Fahrzeuge.

Diese taxonomiekonformen Umsatzerlöse entfielen ausschließlich auf vollelektrische Modelle (BEV).

An den gesamten Umsatzerlösen des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 36.704 Mio. €, das entspricht einem Anteil von 97,5 %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 3.787 Mio. €, das entspricht einem Anteil von 10,1 %

EU-Taxonomie Umsatzerlöse

	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
Wirtschaftstätigkeiten	**Mio. €**	**%[1]**	**Mio. €**	**%[1]**	**J/N**	**J/N**	**Mio. €**	**%[1]**
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**36.704**	**97,5**	**3.787**	**10,1**	**J**	**J**	**3.787**	**10,1**
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	36.704	97,5	3.787	10,1	J	J	3.787	10,1
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	3.750	10,0
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**926**	**2,5**						
Gesamt (A + B)	**37.630**	**100,0**						

[1] Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Umsatzerlöse.

INVESTITIONSAUSGABEN

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses. Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten. Diese werden im **→ Konzernanhang unter den Punkten „13. Immaterielle Vermögenswerte“, „14. Sachanlagen“ und „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 2022 beliefen sich im Porsche AG Konzern die so definierten Zugänge auf folgende Werte:

- 2.325 Mio. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 1.473 Mio. € aus Sachanlagen
- 2.150 Mio. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft)

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2022 bei 97 Mio. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 6.045 Mio. €.

Zur Ermittlung des substanziellen 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 substanziellen 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 hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurde beispielsweise für Vertriebsgesellschaften der übergreifende Porsche AG Konzern Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des jeweiligen Standorts.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 2.634 Mio. €, das sind 43,6 % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 1.303 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte, 1.038 Mio. € auf Sachanlagen und 293 Mio. € auf vermietete Vermögenswerte. Für vollelektrische Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 1.091 Mio. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 1.028 Mio. € enthalten.

EU-Taxonomie Investitionsausgaben

	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
Wirtschaftstätigkeiten	**Mio. €**	**%[1]**	**Mio. €**	**%[1]**	**J/N**	**J/N**	**Mio. €**	**%[1]**
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**6.045**	**100,0**	**2.634**	**43,6**	**J**	**J**	**2.634**	**43,6**
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	6.045	100,0	2.634	43,6	J	J	2.634	43,6
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV					J	J	1.091	18,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV					J	J	1.028	17,0
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**–**	**–**						
Gesamt (A + B)	**6.045**	**100,0**						

[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 **→ Punkt „13. Immaterielle Vermögenswerte" des Konzernanhangs** ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigt der Porsche AG Konzern die im Rahmen des Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasing-Verhältnisse, die sich aus dem **→ Punkt „35. Leasing-Verhältnisse" des Konzernanhangs** 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 CO_2-armen Verkehrstechnologien" und klassifizieren den 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 467 Mio. € entfielen 63,4 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

EU-Taxonomie Betriebsausgaben

	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
Wirtschaftstätigkeiten	**Mio. €**	**%[1]**	**Mio. €**	**%[1]**	**J/N**	**J/N**	**Mio. €**	**%[1]**
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**1.018**	**100,0**	**467**	**45,9**	**J**	**J**	**467**	**45,9**
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	1.018	100,0	467	45,9	J	J	467	45,9
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**–**	**–**						
Gesamt (A + B)	**1.018**	**100,0**						

[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 Mehrjahresplanung 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 CO_2-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 Mehrjahresplanung 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 1.914 Mio. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 242 Mio. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mehrjahresplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 14 Mrd. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄSS EU-TAXONOMIE

Umsatzerlöse 2022

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung")								
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen²	Kreislaufwirtschaft ²	Umweltverschmutzung²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme²		Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxonomiekonformer Anteil an den Umsatzerlösen 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Mio. €	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹		J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%¹	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	3.787	10,1	10,1							J	J	J	J	J	J	J	10,1	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		3.787	10,1	10,1							J	J	J	J	J	J	J	10,1	E	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	32.917	87,5																	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		32.917	87,5																	
Total (A.1 + A.2)		36.704	97,5																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		926	2,5																	
Gesamt (A + B)		**37.630**	**100,0**																	

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

Investitionsausgaben 2022

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Absolute Investitionsausgaben	Anteil Investitionsausgaben	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen[2]	Kreislaufwirtschaft[2]	Umweltverschmutzung[2]	Biologische Vielfalt und Ökosysteme[2]		Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Mio. €	%[1]	%[1]	%[1]	%[1]	%[1]	%[1]	%[1]		J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	2.634	43,6	43,6							J	J	J	J	J	J	J	43,6	E	
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.634	43,6	43,6							J	J	J	J	J	J	J	43,6	E	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	3.411	56,4																	
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		3.411	56,4																	
Total (A.1 + A.2)		6.045	100,0																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		–	–																	
Gesamt (A + B)		**6.045**	**100,0**																	

[1] Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

[2] Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

Betriebsausgaben 2022

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Absolute Betriebsausgaben	Anteil Betriebsausgaben	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen²	Kreislaufwirtschaft²	Umweltverschmutzung²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme²		Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Mio. €	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹	%¹		J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%¹	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	467	45,9	45,9							J	J	J	J	J	J	J	45,9	E	
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		467	45,9	45,9							J	J	J	J	J	J	J	45,9	E	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	C.29.1	551	54,1																	
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		551	54,1																	
Total (A.1 + A.2)		1.018	100,0																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		–	–																	
Gesamt (A + B)		**1.018**	**100,0**																	

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben (i. S. d. EU-Taxonomie) des Konzerns.

² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

SOZIALES

Die Porsche AG trägt Verantwortung für ihre Mitarbeiter und die Gesellschaft. Mit diesem Bewusstsein fördert die Porsche AG mit vielfältigen Aktivitäten die Sicherheit, die Weiterentwicklung und das Wohlbefinden ihrer Mitarbeiter. Zugleich begleitet die Porsche AG diese aktiv auf dem Weg der Transformation in der Automobilbranche. In der Gesellschaft setzt sich die Porsche AG insbesondere für die Stärkung von Vielfalt und Chancengerechtigkeit sowie die Einhaltung internationaler Menschenrechtsstandards ein.

Sicherung der Menschenrechte

ZIELE

Der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG haben im Berichtsjahr 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 und ergänzt bestehende Vorgaben über Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen.

Außerdem verfolgt die Porsche AG das Ziel, dass 90 % des Einkaufsvolumens von Produktionsmaterial bis zum Jahr 2030 von unmittelbaren Zulieferern stammt, die hinsichtlich Nachhaltigkeit die höchsten Qualitätsstandards einhalten und die beste Bewertungskategorie (A) im S-Rating erfüllen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Mit dem S-Rating beurteilt die Porsche AG bei der Auswahl unmittelbarer Zulieferer von Produktionsmaterial sowie risikobasiert bei der Auswahl von Lieferanten für Nicht-Produktionsmaterial deren Nachhaltigkeitsaktivitäten und setzt Mindeststandards. Dazu gehört auch die Einhaltung der Menschenrechte auf den einzelnen Stufen der Wertschöpfungskette.

Die Porsche AG setzt auch auf neue Technologien wie z. B. künstliche Intelligenz (KI), um die Transparenz in der Lieferkette zu erhöhen und Risiken u. a. in Rohstofflieferketten zu erkennen.

Hintergründe und die Vorgehensweise beim S-Rating sowie weiterführende Informationen zu den neuen Technologien erläutert das → **Kapitel „Umweltstandards in der Lieferkette“**.

MASSNAHMEN

Interne Organisation

Zur Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz hat der Vorstand der Porsche AG den „Business & Human Rights Council“ eingesetzt. Dieses Gremium ist fachübergreifend besetzt, direkt an den Vorstand angebunden und wird von einer eigenen Geschäftsstelle unterstützt.

Der „Business & Human Rights Council“ berichtet regelmäßig und anlassbezogen an den Vorstand der Porsche AG. Wesentliche Inhalte sind beispielsweise menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus der kontinuierlichen Risikoanalyse, Erkenntnisse aus der Prüfung eingegangener Beschwerden sowie Informationen zur Wirksamkeit der Abhilfe- und Präventionsmaßnahmen.

Das Thema Menschenrechte ist bei der Porsche AG fester Bestandteil der bereits bestehenden internen Compliance-Risikoanalyse. Diese wurde im Berichtsjahr aktualisiert.

Nachhaltigkeitsanforderungen an Zulieferer

Die Porsche AG lehnt Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab. Der Code of Conduct für Geschäftspartner fasst Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer vertraglich bindend zusammen und bildet die Grundlage für verantwortungsvolles Zulieferermanagement. Ergänzende Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner erläutert das → **Kapitel „Umweltstandards in der Lieferkette“**.

Verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung

Die Porsche AG entwickelt ihre bestehenden Ansätze und Ziele kontinuierlich weiter, um Rohstoffe verantwortungsvoll zu beschaffen.

Entsprechend dem Code of Conduct für Geschäftspartner erwartet die Porsche AG von ihren unmittelbaren Zulieferern, dass sie sich an den OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten halten. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG zusammen mit dem Volkswagen Konzern die Verwendung sogenannter Hochrisiko-Rohstoffe in mehreren Projekten analysiert und damit die Transparenz in den Rohstofflieferketten erhöht.

Die Porsche AG bearbeitet in enger Zusammenarbeit mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern die beiden Rohstoffe Leder und Mica. Deshalb engagiert sich die Porsche AG u. a. in der „Responsible Mica Initiative“. Diese fördert die Arbeitssicherheit sowie faire Arbeitsbedingungen und Löhne in den verarbeitenden Betrieben.

Für Leder gibt es im Volkswagen Konzern ein materialspezifisches Lastenheft, das seit 2022 für alle Neuvergaben an Lederzulieferer verpflichtend ist. Es verlangt verbindlich die Offenlegung des Herkunftslands und ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat.

Darüber hinaus ist die Porsche AG über den Volkswagen Konzern seit dem Berichtsjahr Mitglied in der „Initiative for Responsible Mining Assurance“. Diese fördert eine unabhängige Bewertung der Nachhaltigkeit von Bergbauunternehmen. Damit will die Porsche AG die Menschenrechtssituation in ihren Rohstofflieferketten verbessern.

Zudem ist die Porsche AG über den Volkswagen Konzern 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.

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.

Ferner hat die Porsche AG ihre Schulungs- und Kommunikationsmaßnahmen um menschenrechtliche Aspekte ergänzt, z. B. mit Hintergrundinformationen, Warnzeichen und Handlungsempfehlungen bei Hinweisen auf Menschenrechtsverletzungen.

Beschwerdeverfahren

2022 hat die Porsche AG ein mehrstufiges Beschwerdeverfahren zum Thema „Business & Human Rights“ eingeführt. Interne und externe Beschwerdeführer können über dieses Verfahren mögliche Menschenrechtsverstöße und etwaige Verletzungen umweltbezogener Pflichten vertraulich melden. Die Meldekanäle veröffentlicht die Porsche AG auf ihrer Website. Jede Beschwerde, die den eigenen Geschäftsbereich und die Lieferkette der Porsche AG betrifft, bearbeitet die Porsche AG mittels eines standardisierten Prozesses.

ERGEBNISSE

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG einen „Responsible Raw Materials Report“ veröffentlicht. Dieser enthält die wichtigsten Erkenntnisse und Maßnahmen im Hinblick auf verantwortungsvolle Rohstofflieferketten.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

ZIELE

Sicherheit am Arbeitsplatz hat für die Porsche AG und ihre Mitarbeiter hohe Priorität. Mit der Arbeitsschutzpolitik „Driven by Safety and Health“ sollen Unfälle, physische und psychische Fehlbelastungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen so weit wie möglich vermieden werden. Dafür legen die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften jährlich Zielwerte fest, anhand derer die Sicherheit der Mitarbeiter am Arbeitsplatz kontinuierlich verbessert werden soll.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Der Arbeitsschutz ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Eine eigene Konzernrichtlinie zum Arbeitsschutz enthält darüber hinaus grundlegende Vorgaben zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz für die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften. Diese haben die Konzernrichtlinie eigenverantwortlich in Form von Gesellschaftsrichtlinien umzusetzen.

Die bei der Porsche AG und ausgewählten Tochtergesellschaften angestellten Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit überprüfen regelmäßig im Rahmen gemeinsamer Begehungen mit Führungskräften, Arbeitnehmervertretern und Sicherheitsbeauftragten die Umsetzung der Vorgaben zum Gesundheitsschutz und zur Arbeitssicherheit. Bei Abweichungen definieren sie geeignete Korrekturmaßnahmen.

Kommt es zu einem betrieblichen Unfall, analysieren die zuständigen Führungskräfte mit Unterstützung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit die Ursachen und leiten Maßnahmen ein, um ähnliche Unfälle zukünftig zu vermeiden. Die für Arbeitssicherheit zuständige Abteilung misst das betriebliche Unfallgeschehen bei der Porsche AG und in den Organisationseinheiten mit dem „Betriebsunfallindex“ und berichtet intern monatlich darüber.

MASSNAHMEN

Die zentralen Prozesse des Arbeitsschutzes sind standardisiert in einer eigenen Gesellschaftsrichtlinie „Arbeitsschutz“ festgelegt. Sie gilt für alle Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften. Die Gesellschaftsrichtlinie setzt gesetzliche Vorgaben um und zielt durch ein eng verzahntes Arbeitsschutzmanagement auf eine einheitliche Vorgehensweise ab. Die zuständigen Führungskräfte haben darauf zu achten, dass ihre Mitarbeiter die Vorgaben der Richtlinie kennen und einhalten. Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit stehen beratend zur Seite.

Alle Mitarbeiter der Porsche AG sind verpflichtet, mindestens einmal im Jahr an einer Unterweisung zum Arbeitsschutz teilzunehmen. Im Intranetportal der Porsche AG gibt es darüber hinaus ein umfassendes Angebot an Themen und Weiterbildungen rund um Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit.

Fachkräfte für Arbeitssicherheit stehen Mitarbeitern, Führungskräften und Arbeitnehmervertretern beratend zur Verfügung, um Unfälle und andere Gefahren für die Gesundheit zu vermeiden. Das gilt insbesondere bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen, Maschinen und Anlagen. Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit begehen zusammen mit den Verantwortlichen vor Ort regelmäßig die Arbeitsplätze und unterstützen bei der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen. Spezielle Baustellenexperten begleiten und überwachen die Bau- und Montagestellen über gesetzliche Vorgaben hinaus.

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 Fahrzeug produzierenden Tochtergesellschaften in Deutschland sowie bei der Beschaffung und Montage von Maschinen und Anlagen.

Neben der sicherheitstechnischen Betreuung erhalten Mitarbeiter und Führungskräfte auch arbeitsmedizinische Unterstützung. Betriebsärzte der Porsche AG und von Fahrzeuge produzierenden Tochtergesellschaften in Deutschland beraten die Mitarbeiter zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit, untersuchen sie präventiv und werten die Untersuchungsergebnisse aus. 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.

Zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit nach einer längeren Erkrankung verfügt die Porsche AG über ein betriebliches Eingliederungsmanagement. Dieses umfasst Maßnahmen, um die Arbeitsfähigkeit betroffener Mitarbeiter zu erhalten und sie über eine stufenweise Wiedereingliederung an die Belastungen des täglichen Arbeitslebens heranzuführen.

Die Gefahrenabwehrorganisation bei der Porsche AG beschäftigte sich im Berichtsjahr weiter mit der SARS-CoV-2-Pandemie. Dazu gehörte die zielgerichtete Kommunikation mit Behörden ebenso wie ein umfassendes Informationsangebot für die Beschäftigten. Zum ausführlichen Schutzkonzept zählten neben Impfangeboten auch Selbsttests und Teststationen zur Durchführung von PCR-Tests. Mitarbeiter im Verwaltungsbereich konnten zu ihrem Schutz mobil arbeiten.

Die Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften sind gemäß Arbeitssicherheitsgesetz über ihre gesetzlich festgelegten Vertreter in Arbeitsschutzausschüssen repräsentiert. Diese standortbezogenen Ausschüsse tagen viermal im Jahr und setzen sich aus den Vertretern der Arbeitnehmer, Sicherheitsbeauftragten sowie Vertretern der Unternehmensführung zusammen.

Im Berichtsjahr wurde bei der Porsche AG eine Kommunikationskampagne zur Sensibilisierung und Motivation der Beschäftigten bezüglich sicherer Verhaltensweisen bei der Arbeit ausgerollt. Die Kampagne informiert auf verschiedenen Wegen über Unfallschwerpunkte, aktuelle Themen sowie Statements der Unternehmensleitung und der Arbeitnehmervertretung.

Außerdem führte die Porsche AG im Berichtszeitraum die ersten Module einer zentralen Arbeitsschutzsoftware ein. Sie wird wichtige Prozesse zur Arbeitssicherheit unter Beachtung der Datenschutzanforderungen schrittweise vollständig digital abbilden.

Zudem erteilte der Vorstand der Porsche AG 2022 den Auftrag, in den kommenden Jahren ein Arbeitsschutz-Managementsystem nach ISO 45001 einzuführen. Die Porsche Leipzig GmbH ist bereits seit 2021 erfolgreich nach dieser Norm zertifiziert.

ERGEBNISSE

2022 gab es für alle Mitarbeiter der Porsche AG diverse betriebsärztliche Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung. Der regelmäßige „Porsche Check-up“ beispielsweise ist eine freiwillige Vorsorgeuntersuchung zur Früherkennung von Erkrankungen. Zusätzlich fanden Kurse zur gesunden Ernährung, zu Entspannungstechniken oder zur wirksamen Selbstführung statt. Die Mitarbeiter konnten sich zudem individuell und arbeitsplatznah physiotherapeutisch beraten lassen.

Das Unfallgeschehen, gemessen durch den Betriebsunfallindex, hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert.

Im Berichtszeitraum gab es diverse tätigkeitsbezogene Fortbildungsmaßnahmen zu Arbeitsschutzthemen. Sicherheitstechnische Begehungen fanden 2022 in allen relevanten Bereichen an allen deutschen Produktionsstandorten statt.

Impfaktionen mit Impfstoffen gegen SARS-CoV-2 gab es 2022 an den Standorten Stuttgart-Zuffenhausen, Weissach, Sachsenheim und Leipzig in eigens eingerichteten Impfzentren. Zusätzlich fanden Impfaktionen mit Impfstoffen gegen Influenzaviren an allen größeren deutschen Standorten statt.

Mitarbeiterentwicklung und sozialverträgliche Transformation

ZIELE

Zukunftsfähige Ausrichtung durch Strategiearbeit

Elektromobilität, Digitalisierung, neue Geschäftsmodelle: Die Transformation der Automobilindustrie ist in vollem Gange. Diese Veränderungen beeinflussen auch den Porsche AG Konzern. Im Rahmen der Porsche Strategie 2030 hat der Porsche AG Konzern daher im Jahr 2021 das Strategiefeld „Transformation Driving Change“ eingerichtet. Es soll u. a. die Mitarbeiter in Zeiten des Wandels begleiten und eine zukunftssichere Belegschaft entwickeln.

Mit der Initialisierung des Projekts „Porsche Workforce Transformation“ verfolgt die Porsche AG das Ziel, die Kompetenzen und die Organisation der Belegschaft bis 2030 ressortübergreifend an den Anforderungen der Zukunft auszurichten. Im Kern geht es dabei darum, vorhandene und erforderliche Kompetenzen zu identifizieren, diese bestmöglich zu nutzen und zielgerichtet weiterzuentwickeln.

Ressortübergreifende Zusammenarbeit für zielgruppenspezifische Angebote

Entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung dieser Strategiearbeit sind die ressortübergreifende Zusammenarbeit und die Einsetzung von Multiplikatoren in der Gesamtorganisation. Im Kontext des Zusammenspiels zwischen „HR Business Partnern“, Führungskräften und dem ganzheitlichen Programm „Change@Porsche“ ergeben sich für die Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation folgende fünf Ziele:

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten
2. Mitarbeiter bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen
4. Mitarbeiter und Führungskräfte bei Veränderungsprozessen effektiv begleiten
5. Wirksamkeit der Maßnahmen evaluieren und optimieren

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Um zu messen, wie wirksam die Maßnahmen zur Mitarbeiterentwicklung sind, hat die Porsche AG für die Qualifizierungsmaßnahmen 2020 ein Bewertungssystem aus Feedbackbogen und Kennzahlen entwickelt.

Auch 2022 nutzte die Porsche AG den Feedbackbogen und führte halbjährlich eine interne Auswertung für Produktverantwortliche und Vertreter des Managements durch. Auf dieser Grundlage will die Porsche AG die Zufriedenheit der Teilnehmer mit den überfachlichen Qualifizierungsmaßnahmen erhöhen und die Prozesse kontinuierlich verbessern.

Weiterhin erhebt die Porsche AG halbjährlich die Qualifizierungszeit für ein internes Management-Dashboard sowie zwei Indizes, die den Beitrag der Weiterbildungsmaßnahmen zur Unternehmensstrategie abbilden. Dabei wurde begonnen, Kennzahlen in der Weiterbildung bereichsübergreifend zu standardisieren.

Gleichzeitig überprüft der Porsche AG Konzern regelmäßig die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur und der Führungskultur. Dafür gibt es z. B. jährlich das Porsche-Stimmungsbarometer, welches das Unternehmensklima im Hinblick auf Kollaboration, Führung und Weiterentwicklung intensiv beleuchtet und eine kritische Diskussion ermöglicht.

MASSNAHMEN

Im Berichtsjahr verfolgte der Porsche AG Konzern, insbesondere die Porsche AG, die genannten Ziele durch die nachfolgenden Maßnahmen. Andere Konzerngesellschaften können sie bedarfsgerecht anpassen und ebenfalls nutzen.

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten

Im Rahmen des 2019 initiierten strategischen Kompetenzmanagements erhoben Vertreter der Unternehmensressorts die fachlichen und überfachlichen Entwicklungsbedarfe aller Fachbereiche der Porsche AG. Im Berichtsjahr konsolidierten sie die aktualisierten Bedarfe in einer Landkarte, die das gesamte Spektrum der strategischen Kompetenzen der Porsche AG umfasst, sowie in ressortspezifischen Landkarten. Gemeinsam mit der Analyse der strategischen Personalplanung ermöglichen diese Daten die proaktive Planung und Ausgestaltung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung von Organisation und Kompetenzen auf Ebene der relevanten Berufsprofile. Die Porsche AG hat zur Steuerung dieser Maßnahmen mit dem sogenannten „Transformation Office“ und Transformationsausschüssen der örtlichen Betriebsräte in Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach neue Organe geschaffen.

2. Bedarfsgerechte Qualifizierungs- und Entwicklungsmöglichkeiten
Im Berichtszeitraum baute die Porsche AG ihre Angebote aus, mit denen Beschäftigte sich möglichst individuell qualifizieren und persönlich weiterentwickeln können. Dafür entwickelte die Porsche AG eigens auf die Tätigkeitsfelder zugeschnittene berufsspezifische Angebote für die Rolle als Data Analyst. Auf der Lernplattform „LearningExperience@Porsche" bündelte die Porsche AG verschiedene neue Lernformate, Lernräume und Instrumente und bot Unterstützung bei deren Auswahl. „LearningExperience@Porsche" ist eine KI-gestützte Suchmaschine, die Orientierung in der Vielfalt der Angebote vermittelt. Über interne und externe Lernplattformen hinweg findet und bündelt sie geeignete Maßnahmen zur individuellen Qualifizierung und Entwicklung der Beschäftigten. Dadurch bietet sie Möglichkeiten der Individualisierung und des gemeinsamen Lernens in themenspezifischen Gruppen über einen zentralen Einstiegspunkt. Außerdem können Fachexperten sogenannte „Learner Journeys" bereitstellen und individuell anpassen.

3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen
Die Porsche AG legte 2022 besonderen Wert auf die Weiterbildung und Stärkung von Führungskräften. Dabei ging es nicht nur um individuelle Qualifikationen, sondern auch um die Herausbildung einer geschlossenen und starken Führungskultur, in der Führungskräfte ihre Mitarbeiter ermutigen und Neugier auf Veränderung wecken.

4. Begleitung von Mitarbeitern und Führungskräften in Veränderungsprozessen
Die Porsche AG zielt darauf ab, eine nachhaltige und sozialverträgliche Transformation zu gestalten, und richtet den Blick dabei nicht nur auf inhaltliche Veränderungen, sondern vor allem auf die Menschen. Vor dem Hintergrund der großen Veränderungen im Jahr 2022 hat die Porsche AG ihre Unternehmenskultur weiter betont und gestärkt. Im Sinne eines ganzheitlichen Veränderungs-Managements erhielten die Beschäftigten im Berichtszeitraum vielfältige Qualifizierungsangebote für veränderte Jobprofile.

5. Porsche auf dem Weg zur lernenden Organisation
Im Berichtszeitraum nahm die Initiative „#neverstoplearning" der Porsche AG weiter Fahrt auf. Sie fördert auf organisatorischer und individueller Ebene sowie im Team die Lernkultur und Lernkompetenzen. Beispielsweise entstand eine Online-Community mit mehr als 1.300 Mitgliedern. Moderierte Teamformate im „Porsche Learning Lab", einem Raum mit über 200 Quadratmetern Fläche zum Experimentieren, Vernetzen und Gestalten am Standort Stuttgart-Zuffenhausen, gingen zudem in den Regelbetrieb.

6. Personalentwicklung durch Mitarbeitergespräche
Der Porsche AG Konzern sieht jährlich für alle tariflichen Mitarbeiter sowie Führungskräfte der Porsche AG, Porsche Leipzig GmbH und von ausgewählten deutschen Tochtergesellschaften eine verpflichtende Leistungsbewertung mit einem Entwicklungsgespräch vor.

ERGEBNISSE
Um die Entwicklung passender Qualifizierungs- und Entwicklungsmaßnahmen zu priorisieren und zu synchronisieren, schuf die Porsche AG im Sommer 2022 die Qualifizierungsorganisation „Portfoliomanagement Qualifizierung Transformation". Sie ermöglicht unter Nutzung unternehmensweiter Synergien die Erstellung von Angeboten, die an den Zielen der Porsche AG ausgerichtet sind.

Im Berichtsjahr führte die Porsche AG das ganzheitliche Programm „Change@Porsche" ein. Es macht Leitplanken, Verantwortlichkeiten und Veränderungsinstrumente transparent und bringt relevante Partner und Stakeholder zusammen. Mitarbeiter und Führungskräfte erhalten dadurch Orientierung, Klarheit und ein gemeinsames Verständnis davon, wie der Porsche AG Konzern Veränderungsprozesse gestalten möchte. Ein externes Partnernetzwerk zum Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch ist über das Berichtsjahr hinaus im Aufbau.

In Feedbackbögen äußerten Führungskräfte den Bedarf an Unterstützung bei der ressortübergreifenden Vernetzung, Begleitung von Veränderungsprozessen, Self-Leadership und Feedbackkultur. Deshalb richtete die Porsche AG das „Führungs-Lab" 2022 methodisch und inhaltlich darauf aus, für diese Themen praxisnahe Impulse zu vermitteln. Auch laufende Programme und Qualifizierungsangebote für Führungskräfte griffen die Anregungen auf, um individuelle Führungskompetenzen praxisnah zu stärken.

Diversität und Chancengleichheit

ZIELE
Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, die Perspektivenvielfalt bis 2030 weiter zu steigern. Die Porsche AG möchte ein Umfeld schaffen, das die Individualität jedes Einzelnen fördert und alle Perspektiven wertschätzt. Deswegen wird die Zusammenarbeit in gemischten Teams, die unterschiedliche Perspektiven vereinen, forciert.

Als ein Kriterium dafür hat sich die Porsche AG im Rahmen der gesetzlichen Geschlechterquote vorgenommen, bis 2025 einen Frauenanteil von 20 % auf der ersten Führungsebene unter dem Vorstand und von 18 % auf der zweiten Führungsebene zu erreichen.

Die Porsche AG lehnt jegliche Form der Diskriminierung ab. Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt hat sie im Code of Conduct und im Führungsleitbild „Porsche Code" fest verankert. Dass Vielfalt ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur ist, haben Vorstand und Betriebsrat 2019 mit der Unterzeichnung der „Charta der Vielfalt" – einer Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – bestätigt. 2022 erneuerten Vorstand und oberes Management ihre Zustimmung, indem sie auf dem „Porsche Vielfalts-911" unterschrieben. Dabei handelt es sich um ein Ausstellungsfahrzeug, das Botschaften und Fakten zum Thema „Vielfalt@Porsche" schmücken.

Zur Erreichung der gesetzlichen und unternehmerischen Vorgaben ist die Einstellung und Ernennung von Frauen insbesondere auf Managementpositionen im Ziel „Führung und Kultur" integriert. Die Porsche AG entscheidet nur anhand von Qualifikationen und Fähigkeiten, welche Mitarbeiter sie auswählt, einstellt und fördert und wie sie diese fördert.

DUE-DILIGENCE-PROZESS
Für Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Chancengleichheit und Gleichbehandlung gibt es das Hinweisgebersystem der Porsche AG. Es wird beschrieben im → **Kapitel „ Compliance und Integrität"**.

Um Geschlechtervielfalt messbar zu machen, hat die Porsche AG 2022 zum dritten Mal in Folge am Frauen-Karriere-Index teilgenommen.

MASSNAHMEN
Für die langfristige Umsetzung und Sicherung von Chancengleichheit und Vielfalt ist die Abteilung „Kultur, Diversity und HR Kommunikation" zuständig. Als Impulsgeber und Kompetenzpartner ist sie im Bereich „Mitarbeiterentwicklung und Unternehmenskultur" angesiedelt. Im Rahmen von Mitarbeitertrainings bietet sie über alle Hierarchieebenen hinweg Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen zu Diversität und Chancengleichheit an.

Um das Bewusstsein für die Bedeutung und den Mehrwert von Chancengleichheit und Diversität im Management sowie in der Belegschaft zu verankern, übernehmen die Führungskräfte eine Schlüsselrolle. Innerhalb des Programms „Together for Integrity" des Volkswagen Konzerns, das bei der Porsche AG im Rahmen von „T4I@Porsche" umgesetzt wird, werden Führungskräfte der Porsche AG kontinuierlich für Chancengleichheit und Vielfalt sensibilisiert. Eines dieser Formate ist das „Porsche Führungs-Lab" sowie weitere „Leadership-Programme".

Die „Diversity Toolbox" unterstützte 2022 die Führungskräfte der Porsche AG beim Einsatz für Diversität und Chancengleichheit in ihrem Arbeits- und Führungsalltag. Mittels zahlreicher Maßnahmen, Werkzeuge und Impulse ermöglichte sie Führungskräften und ihren Teams, Perspektivenvielfalt in allen Dimensionen zu erleben und traditionelle Denk- und Verhaltensmuster zu hinterfragen.

Im Berichtsjahr kamen zu den bestehenden Maßnahmen der Porsche AG mehrere virtuelle und hybride Weiterbildungsformate hinzu, z. B. Initiativen zum Weltfrauentag mit dem Motto „Unconscious Bias", Diversity-Module für Programme zur Personalentwicklung und ein Lernmodul zum Thema „AGG: Diskriminierung erkennen und vermeiden".

Im Berichtsjahr baute die Porsche AG auch die „International Diversity Community" weiter aus. Dieses Forum führt ausgewählte Tochtergesellschaften der Porsche AG und ihre Diversity-Manager weltweit zusammen und stellt Werkzeuge und Impulse für die konkrete Umsetzung von Perspektivenvielfalt bereit. Als Teil der Porsche Strategie 2030 soll die „International Diversity Community" die globale Perspektive auf das Nachhaltigkeitsstrategiefeld „Vielfalt und Chancengleichheit" stärken.

Seit 2021 gibt es bei der Porsche AG das „Handbuch Diversity-Netzwerke", das die Gründung von Mitarbeiternetzwerken entlang geschützter Diversitätsmerkmale ermöglicht und entsprechend Rahmenbedingungen setzt.

Das „Porsche Frauennetzwerk" ist eine wichtige 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. Damit ermöglicht es mehr Sichtbarkeit von Frauen in der Porsche AG, deren Vernetzung sowie die Berücksichtigung weiblicher Perspektiven.

Auch die „Proud@Porsche Community" für Vertreter, Unterstützer und Interessierte der Vielfaltsdimension „sexuelle Orientierung" hat ihren festen Platz in der Unternehmenskultur der Porsche AG. Dieses Netzwerk tritt innerhalb und außerhalb der Porsche AG für Belange von Menschen unterschiedlicher sexueller Orientierung ein. Im Berichtsjahr war die „Proud@Porsche Community" zum ersten Mal gemeinsam mit dem Vorstand für Personal- und Sozialwesen und weiteren Vertretern der Porsche AG bei der Politparade zum Christopher Street Day in Stuttgart vertreten.

Das „Porsche Mentoring“ ist ein Format für übergreifenden Erfahrungsaustausch und beidseitigen Perspektivwechsel. In diesem Programm unterstützen Führungskräfte die fachliche und persönliche Entwicklung von Nachwuchskräften.

Die Diversity-Netzwerke und das Mentoring stehen allen Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Tochtergesellschaften weltweit offen.

Auch außerhalb der eigenen Werkstore setzt sich die Porsche AG für ein vielfältiges und inklusives Miteinander ein. Die Plattform „Porsche hilft“ vermittelt Beschäftigte, die sich ehrenamtlich engagieren möchten, im Rahmen von Einzelengagements, Teamevents oder Großveranstaltungen an soziale Organisationen. Das Ziel ist, gemeinsam Gutes zu bewirken sowie neue Perspektiven, Erfahrungen und Kompetenzen zu gewinnen. Im Berichtsjahr wurden Teamevents neu eingeführt und Großveranstaltungen ausgebaut.

ERGEBNISSE
Die Porsche AG erreichte in der Gesamtwertung des Frauen-Karriere-Index 2022 den 6. Platz.

Das „Porsche Frauennetzwerk“ verzeichnete im Berichtsjahr einen deutlichen Zuwachs an Mitgliedern. Zudem wurde im Berichtszeitraum die „Proud@Porsche Community“ als offizielles Mitarbeiternetzwerk aufgenommen.

Mehr als 240 Mentoringtandems beteiligten sich im Berichtsjahr aktiv am Mentoringformat.

Die Trendence Institut GmbH zeichnete „Porsche hilft“ in der Kategorie „Unternehmen helfen Menschen“ mit dem „Trendence Award“ aus.

Trotz leichtem Rückgang der Geschlechterquote in der ersten Führungsebene im Berichtsjahr ist die Porsche AG weiterhin bestrebt, das gesetzte Ziel bis 2025 zu erreichen, und sieht es nicht gefährdet.

Frauen in Führungspositionen – Ist-Werte Gesetzliche Geschlechterquote[1]

%	2022	2021	2020
1. Führungsebene	16,1	16,9	14,8
2. Führungsebene	15,7	15,1	11,9

[1] Informationen beziehen sich auf die Porsche AG.

Stakeholderdialog

ZIELE
Ziel des ganzheitlichen Stakeholdermanagements des Porsche AG Konzerns ist es, die Erwartungen verschiedener Stakeholder systematisch zu erfassen sowie aus ihren Interessen und Sichtweisen wichtige gesellschaftliche Trends und Schlüsselthemen abzuleiten. Ein wichtiger Aspekt ist das aktive Mitwirken an Nachhaltigkeitsnetzwerken. Der Porsche AG Konzern beabsichtigt, zusätzlich zu den bestehenden Netzwerken weiteren Bündnissen beizutreten, um dort mit Anspruchsgruppen in Kontakt zu treten. Im Porsche AG Konzern koordiniert die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ das Stakeholdermanagement.

Zum Stakeholdermanagement des Porsche AG Konzerns gehört, dass kontinuierlich die relevanten Anspruchsgruppen identifiziert und ihre Interessen und Einstellungen analysiert werden und dass ein direkter Austausch stattfindet. Dadurch erweitert der Porsche AG Konzern seine Perspektive und erkennt Trends. Zudem erhält er Impulse für Verbesserungen und Innovationen, tauscht Know-how aus und findet Kooperationspartner. Im Dialog erkennt der Porsche AG Konzern aber auch mögliche Probleme, Widerstände und Interessenkonflikte frühzeitig, schafft Verständnis und ergreift Gegenmaßnahmen. Der „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“ ist hierbei ein wichtiges Gremium. Mehr Informationen enthält das → **Kapitel „Nachhaltigkeitsmanagement“**.

DUE-DILIGENCE-PROZESS
Für Verbesserungsvorschläge und Beschwerden interner und externer Anspruchsgruppen am Standort Stuttgart-Zuffenhausen besteht ein Beschwerdemanagement als zentrale Anlaufstelle. Es wird zentral über die Bereiche „Politik und Gesellschaft“ sowie „Umwelt- und Baumanagement“ koordiniert. Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ bietet den Märkten zudem internationale Beratungsleistungen bei der systemischen Erfassung von Beschwerden mit einem gesellschaftlichen oder politischen Bezug an. Das gilt auch für die Ableitung von Maßnahmen.

Aus umfangreichen Befragungen erfährt der Porsche AG Konzern die Sichtweisen seiner Stakeholder in Bezug auf Nachhaltigkeit und bringt sie im Rahmen des Wesentlichkeitsprozesses in die Strategie ein. Bisher hat der Porsche AG Konzern regelmäßig alle zwei Jahre Stakeholderbefragungen durchgeführt, zuletzt im Jahr 2021. Gespräche mit ausgewählten Stakeholdern finden ergänzend bei Bedarf statt.

MASSNAHMEN
Auch 2022 war der Porsche AG Konzern im aktiven Dialog mit seinen Anspruchsgruppen und hat den Austausch kontinuierlich ausgebaut.

Meinungsbildner, Entscheidungsträger und Kunden informieren sich über den Porsche AG Konzern hauptsächlich im Porsche-Magazin „Christophorus“, im Online-Newsroom mit seinen Twitter- und Instagram-Kanälen, über das Web-TV-Format „9:11 Magazin“, das Audioformat „9:11. Porsche. Podcast“ und auf den firmeneigenen Webseiten.

Für die interne Kommunikation verwendet die Porsche AG die digitalen und gedruckten Carrera-Medien. Mitarbeiter erhalten auf den Intranetseiten von „Carrera Online“ und im „Carrera Magazin“ Informationen zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Nachhaltigkeit. Regelmäßige Betriebs- und Ressortversammlungen, Informationsveranstaltungen für Mitarbeiter, inhaltsspezifische Themenwochen und digitale Events gehören ebenfalls zur umfangreichen internen Kommunikation. So können die Beschäftigten ihre Anliegen einbringen und direkt mit den Fachverantwortlichen interagieren.

An verschiedenen Produktions- und Entwicklungsstandorten hält die Porsche AG über Veranstaltungen – beispielsweise die Nachbarschaftsdialoge – persönlichen Kontakt mit lokalen Stakeholdern. Seit 2016 tauschen sich dabei Anwohner regelmäßig mit Experten der Porsche AG zu konkreten Themen und Fragestellungen aus. Im Berichtsjahr konnten pandemiebedingt keine Anwohnerveranstaltungen vor Ort stattfinden. Für einen aktiven Dialog mit der Nachbarschaft gibt es aber u. a. die E-Mail-Adresse **↗ nachgefragt@porsche.de.** Über die E-Mail-Adresse **↗ nachhaltigkeit@porsche.de** wiederum können sich Stakeholder direkt mit der Fachabteilung für Nachhaltigkeit in Verbindung setzen.

Der Porsche AG Konzern nimmt aktiv am Branchendialog zum Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) teil. Seit 2016 gehört die Porsche AG dem „Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management e. V.“ (B.A.U.M.) an. 2017 ist die Porsche AG zudem dem „Deutschen Netzwerk Wirtschaftsethik“ (DNWE) beigetreten und bekennt sich als Unterzeichner 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 fester Bestandteil der „Value Balancing Alliance“.

Im Berichtsjahr trat die Porsche AG der weltweit größten und wichtigsten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung bei, dem „UN Global Compact“.

Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ koordiniert alle politischen Themen, die für den Porsche AG Konzern relevant sind. Sie handelt als politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns und führt einen transparenten und aktiven gesellschaftspolitischen Dialog mit Vertretern von Regierungen, Parlamenten, Behörden, Verbänden, Institutionen und Zivilgesellschaft. Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ organisiert und betreut außerdem politische Besuchsprogramme und Veranstaltungen und informiert den Vorstand regelmäßig über aktuelle politische Themen und Entwicklungen.

Der Steuerkreis „Governmental Affairs“ koordiniert alle politikbezogenen Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Er sorgt für ein einheitliches Vorgehen und eine konsistente Kommunikation mit den Stakeholdern.

Eine konzernweite Richtlinie schreibt für jede politische Tätigkeit die Grundsätze Integrität, Transparenz und Nachvollziehbarkeit fest. Sie enthält auch Leitlinien für den Kontakt mit politischen Stakeholdern und regelt den Prozess der politischen Interessenvertretung. Die politisch Verantwortlichen des Porsche AG Konzerns sind über ihre Aktivitäten regelmäßig in Abstimmung mit dem Bereich „Public Affairs“ des Volkswagen Konzern.

ERGEBNISSE
Wegen der Coronapandemie konnten die für das Berichtsjahr geplanten Dialogformate nicht in ihrer üblichen Form stattfinden. Der Porsche AG Konzern setzte stattdessen verstärkt auf den virtuellen Austausch mit zentralen Anspruchsgruppen und -personen, um direkte Rückmeldungen und Impulse einzuholen.

2022 gab es keine Ausgaben zur Unterstützung von Parteiveranstaltungen, für Anzeigen in parteinahen Publikationen oder für externe Lobby-Agenturen und Dienstleistungen.

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Geschäftspraktiken des Porsche AG Konzerns basieren auf Integrität, Transparenz und Verantwortung. Innovationen schaffen neue Kundenerlebnisse, optimieren die Wertschöpfung und helfen, Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Die Digitalisierung betrachtet der Porsche AG Konzern als Chance zur Weiterentwicklung und er übernimmt im Rahmen der „Corporate Digital Responsibility“ Verantwortung als Partner der Gesellschaft. Kunden- und Fahrzeugsicherheit haben für den Porsche AG Konzern hohe Priorität. Gleichzeitig setzt das Unternehmen einen klaren Schwerpunkt auf langfristige Kundenzufriedenheit.

Compliance und Integrität

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 Beschäftigten vor rechtlichen und 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, integres 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 Kunden, Geschäftspartnern und Amtsträgern sowie die Übernahme von Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft.

Die Leitlinie definiert und regelt die geforderte Compliance in drei Aspekten:

1. Als Mitglied der Gesellschaft: Menschenrechte, Chancengleichheit und Gleichbehandlung, Produktkonformität und -sicherheit, Umweltschutz, Spenden, Sponsoring und Wohltätigkeit, Kommunikation und Marketing, politische Interessenvertretung
2. Als Geschäftspartner: Interessenkonflikte, Geschenke, Bewirtungen und Einladungen, Korruptionsverbot, Umgang mit Amts- und Mandatsträgern, Verbot von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Buchführung und Finanzberichterstattung, Steuern und Zölle, fairer und freier Wettbewerb, Beschaffung, Exportkontrolle, Verbot von Insidergeschäften
3. Am Arbeitsplatz: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Datenschutz, Sicherheit und Schutz von Informationen, Wissen und geistigem Eigentum, IT-Sicherheit, Umgang mit Unternehmensvermögen

Die weitere Leitlinie „Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner“ konkretisiert die Erwartungen der Porsche AG an ihre Geschäftspartner bezüglich der Einhaltung geltender Gesetze, der Anerkennung ethischer Grundwerte und nachhaltigen Handelns.

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.

Das Compliance-Management-System („CMS“) der Porsche AG bildet 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 soll eine Verhinderung oder zumindest wesentliche Erschwerung von Gesetzesverstößen und/oder Richtlinienübertretungen in diesen Themenfeldern gewährleistet werden.

Due-Diligence-Prozess
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 lieferte auch übergreifende Erkenntnisse für das CMS, die das Compliance-Programm 2023 der Porsche AG berücksichtigen wird.

In den genannten Compliance-Themenfeldern führt die Porsche AG zudem sogenannte Compliance-Risikoanalysen durch. Im Berichtsjahr setzte die Porsche AG diese für weitere Hauptabteilungen fort.

Maßnahmen
Die Porsche AG führte das Compliance-Management-System 2012 ein. Es umfasst alle Grundsätze, Maßnahmen und personenunabhängigen Prozesse, mit denen die Porsche AG Compliance sicherstellen und die eingangs genannten Compliance-Ziele erreichen möchte.

Verantwortlich für die Entwicklung geeigneter Ziele und Maßnahmen ist eine Compliance-Organisation, die aus dem Compliance-Officer und den Verantwortlichen für die einzelnen Compliance-Themenfelder besteht. Der Compliance-Officer erstattet dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats jährlich Bericht über den Umsetzungsstand des CMS sowie über die wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten. Gemäß der Gesellschaftsrichtlinie „Compliance Management“ entscheidet der Vorstand der Porsche AG auf Vorschlag des Compliance-Officers über die lokale Ausgestaltung und Weiterentwicklung des CMS.

2022 wurden die sogenannten Compliance-Risikoanalysen in den Compliance-Themen „aktive und passive Korruption“ (einschließlich Betrug sowie Untreue und Interessenkonflikte), „Kartellrecht“ und „Geldwäscheprävention“ in der Porsche AG fortgeführt. Diese wurden im Berichtsjahr für sechs weitere Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt, womit bis Ende 2022 insgesamt Risikoanalysen für 59 von 64 relevanten Hauptabteilungen der Porsche AG vorlagen.

Unter den bereits etablierten Präventionsmaßnahmen sind vor allem die Compliance-Vorgaben – u. a. Richtlinien für die Porsche AG selbst – zu nennen. Weiterhin gibt es Informationen und Schulungen für die Mitarbeiter zu relevanten Compliance-Themen sowie eine vertrauliche Compliance-Beratung: Mitarbeiter können sich mit allen Fragen zu Compliance-Themen an einen zentralen Compliance-Helpdesk wenden. Ferner haben sie die Möglichkeit, Hinweise auf mögliche Regelverstöße über festgelegte Meldekanäle an eine eigens etablierte interne Hinweisgeberstelle zu richten. Dieses Hinweisgebersystem ist in der gleichnamigen Konzernrichtlinie geregelt. Auch die beiden genannten Leitlinien zu Verhaltensgrundsätzen machen darauf aufmerksam. Zusätzlich veröffentlicht die Porsche AG im Intranet und im Internet detaillierte Angaben dazu. Extern stehen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern der Porsche AG sowie Amtsträgern oder sonstigen Außenstehenden zwei Ombudsleute zur Verfügung. Diese sind über verschiedene Meldewege kostenfrei und jederzeit zu erreichen und nehmen auch anonyme Hinweise auf mögliche Regelverstöße entgegen.

Im Berichtsjahr 2022 führten Compliance-Themenverantwortliche zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen in der Porsche AG durch. Auch gab es in der Porsche AG und den relevanten deutschen Tochtergesellschaften Präsenzveranstaltungen und virtuelle Termine zur Mitarbeiterschulung sowie digitale Lernmodule.

Ergebnisse
Innerhalb der Arbeit der Compliance-Organisation lag 2022 der Schwerpunkt erneut auf der fachlichen Begleitung von und Mitwirkung in Compliance-Projekten des Volkswagen Konzerns sowie Initiativen und Projekten der Porsche AG.

Von den Mitarbeiteranfragen 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.

Gemäß der Konzernrichtlinie „Geldwäscheprävention“ gab die Porsche AG im Berichtsjahr drei Verdachtsmeldungen gegenüber den zuständigen Geldwäschebehörden ab.

INTEGRITÄT

Ziele
Für langfristigen Erfolg reicht es nicht aus, korrektes Verhalten nur an Gesetzen, Regelungen und Vorgaben auszurichten. 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 Mitarbeiter sollen in der Lage sein, nach ethischen Grundsätzen, mit Verantwortung, aus Überzeugung und standhaft zu handeln. Damit will die Porsche AG das Vertrauen ihrer Beschäftigten, Kunden, 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.

Im „Porsche Code“ – dem Führungsleitbild des Unternehmens – ist Integrität ein zentraler Wert und bildet ein starkes Fundament der Organisation. Die Verhaltensgrundsätze der Porsche AG betonen nicht nur die Bedeutung des ehrlichen, integren und ethisch korrekten Verhaltens jedes Einzelnen, sondern heben explizit auch die Vorbildfunktion von Vorständen und Führungskräften hervor.

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 der Porsche AG Konzern im Jahr 2018 das Themenfeld „Kultur und Integrität“ international eingeführt. Diese langfristigen Maßnahmen sollen die Integritätskultur weiter stärken.

Je nach lokalen Gegebenheiten können die Maßnahmenpakete und die Implementierungszeit variieren. Über den Stand der Umsetzung in den relevanten Tochtergesellschaften informiert ein zentrales Berichtssystem. Zusätzlich ist der Umsetzungsstand regelmäßig Berichtsthema in den T4I-Gremien.

Darüber hinaus nutzt die Porsche AG auch Ergebnisse aus der Mitarbeiterbefragung, um Maßnahmen für das Integritätsmanagement abzuleiten. Eine Abfrage zu integrem und regelkonformem Verhalten ist jährlich Teil des „Stimmungsbarometers“. Die Abfrage gibt u. a. Aufschluss über die Entwicklung der Integritätskultur. Die Ergebnisse des „Stimmungsbarometers“ werden anschließend in den Organisationseinheiten besprochen. Diese verpflichtende Durchsprache fügt sich in den Teamdialog zu Kultur und Werten im Unternehmen ein – ein Format, in dem Führungskräfte und Mitarbeiter gemeinsam Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit erarbeiten. 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. Die Prüfung der Integrität ist zudem Bestandteil aller Entscheidungsanträge der Top-Gremien der Porsche AG. 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. Auch im Intranet finden Mitarbeiter gebündelte Informationen dazu. Ferner sensibilisieren umfangreiche interne Kommunikationsmaßnahmen die Belegschaft fortlaufend zu dem Thema.

Das interdisziplinäre Multiplikatoren-Netzwerk zu Marke, Kultur und Integrität bietet eine Plattform für Erfahrungsaustausch, Impulse und Vorträge. Es unterstützt seine Botschafter dabei, auch das Thema Integrität in den Fachbereichen zu verankern. Führungskräfte können in einem eigenen Bereich zu Integrität auf eine Toolbox zugreifen und diese im Tagesgeschäft verwenden.

Im Berichtsjahr erhielten alle disziplinarischen Führungskräfte der Porsche AG, der Porsche Logistik GmbH und der Porsche Dienstleistungs GmbH im Rahmen der Transferphase des „Führungs-Labs" die Möglichkeit, vertiefende Formate zum Thema Integrität wahrzunehmen – beispielsweise zum Thema psychologische Sicherheit als Voraussetzung für eine „Speak-up-Kultur".

ERGEBNISSE
Die T4I-Maßnahmen im Themenfeld „Kultur und Integrität" sind nahezu abgeschlossen. Die Maßnahmen der Porsche AG wurden zudem durch die interne Revision abschließend geprüft und als nachvollziehbar bewertetet.

Im Kontext des neuen Entwicklungswegs in das Management hat die Porsche AG im Berichtsjahr das Training für neu ernannte und neu eingestellte Manager der Porsche AG und der relevanten nationalen Konzerngesellschaften weiterentwickelt und im vierten Quartal gestartet. Im Zentrum des Trainings steht ein Kompetenzmodell mit Fokus auf den Fähigkeiten, die für integre Entscheidungen notwendig sind. Es bietet somit eine Orientierungs- und Anwendungshilfe für moralische Dilemmata. Seit dem dritten Quartal des Berichtsjahres wird das Modell bedarfsbezogen bei Integritätsschulungen für Führungskräfte der Porsche AG im Tarif eingesetzt.

Speziell für Führungskräfte gibt es seit dem Berichtsjahr auch neue Dialogformate. Beispielsweise können sie ein Workshop-Format nutzen, in dem sich das Team aktiv mit Situationen und Entscheidungen im Alltag beschäftigt, die integres Handeln erfordern.

Im „Stimmungsbarometer" 2022 wurde die Frage nach der Möglichkeit jedes Einzelnen, sich integer zu verhalten, mit der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala bewertet.

Innovationen

ZIELE
Innovationen sind ein Schlüsselfaktor für den langfristigen Erfolg des Porsche AG Konzerns: Sie tragen wesentlich zur Differenzierung der Fahrzeuge bei, verbessern Wertschöpfungsprozesse und helfen, ausgewählte Ziele der Porsche Strategie 2030 zur Nachhaltigkeit zu erreichen. Ziel ist es, möglichst viele zielgerichtete Innovationsprojekte in die Serienentwicklung zu bringen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS
Das Innovationsmanagement der Porsche AG ist ressortübergreifend organisiert. In allen Unternehmensbereichen – von der Entwicklung bis zur Beschaffung – gibt es hauptverantwortliche Innovationsmanager. Im Berichtsjahr tagte einmal das sogenannte „Innovation Board" als Entscheidungs- und Kontrollgremium für Innovationen aus den Kategorien „Kunde", „Produkt", „Unternehmen" und „Nachhaltigkeit".

Den Erfolg von Innovationsprojekten misst die Porsche AG mittels der sogenannten Transferrate: Sie gibt den Prozentsatz frühphasiger Projekte an, die in weiterführende Prozesse wie z. B. die Serienentwicklung gehen.

MASSNAHMEN
Bei der Porsche AG ist seit 2017 das Innovationsmanagement für die Strukturierung, Validierung und Verfolgung innovativer Projektideen zuständig. Diese Instanz identifiziert laufend Ideen aus dem gesamten Porsche AG Konzern, leistet methodische Hilfestellung bei der Weiterentwicklung und unterstützt bei der Umsetzung – beispielsweise mit Investitionen oder durch Vermittlung von Kontakten zu möglichen Entwicklungspartnern innerhalb und außerhalb des Unternehmens.

Die Zusammenarbeit mit Start-ups und Universitäten hat für das Innovationsmanagement hohe Priorität. Die Porsche AG ist z. B. Partner der Berliner „CODE University of Applied Sciences" und der Handelshochschule Leipzig (HHL). Im Bereich Digitalisierung stößt das Unternehmen ferner Initiativen an und beteiligt sich auch direkt an aufstrebenden Unternehmen. Im Geschäftsjahr 2022 erweiterte die Porsche AG ihr Partnernetzwerk um „UP.Labs", ein neues Modell zur Förderung innovativer Start-ups.

Die Porsche Strategie 2030 nennt das Strategiefeld „Innovationsfähigkeit" explizit als Bestandteil der Querschnittsstrategien „High-Performance-Organisation". Im Berichtsjahr gehörten dazu fünf Themen:

— Inhaltliche Weiterentwicklung der Innovationsagenda des Porsche AG Konzerns
— Intensivere Zusammenarbeit mit Venture-Capital-Beteiligungen in frühphasigen Projekten
— Noch stärkere Vernetzung der Innovationsaktivitäten im chinesischen Markt mit lokalen Aktivitäten
— Stärkere Zusammenarbeit mit strategischen Partnern
— Weitere Steigerung der Innovationsprojekte mit Nachhaltigkeitsbezug

Das Thema Nachhaltigkeit wurde von der Porsche AG im Berichtsjahr fest in der Innovationsagenda verankert und mit einem Sonderbudget ausgestattet. Innovationsaktivitäten aus diesem Bereich richteten sich beispielsweise auf nachhaltige Materialien, Recycling, Leichtbau, die Reduktion von Abfall oder effizientere Fertigungsverfahren.

ERGEBNISSE
Ressortübergreifend setzte die Porsche AG im Berichtsjahr erneut Innovationsprojekte in den Themenfeldern „Kunde", „Produkt", „Unternehmen" und „Nachhaltigkeit" um – ein wesentlicher Beitrag zur Zukunftsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Beispiele für erfolgreich umgesetzte Innovationsprojekte im Berichtsjahr sind u. a. der Auf- und Ausbau des Web3-Geschäftsmodells inklusive Non-Fungible Tokens, die Verbindung von Videospielinhalten und Fahrerlebnis über das Projekt „Virtual Roads" oder der fokussierte Einsatz von künstlicher Intelligenz in Unternehmensprozessen. Darüber hinaus wurden Projekte im Bereich nachhaltige Produktsubstanz, wie z. B. die sukzessive Steigerung des Anteils an Rezyklaten bei Strukturbauteilen, über das Innovationsmanagement umgesetzt.

Neue Mobilitätskonzepte

ZIELE
Der Porsche AG Konzern verfolgt das Ziel, seinen Kunden in ausgewählten Märkten nach einem jährlich verabschiedeten Roll-out-Plan Mobilitätslösungen mit flexiblen Vertragslaufzeiten anzubieten – unabhängig davon, ob sie ein Fahrzeug für mehrere Jahre oder nur ein paar Tage benötigen. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Märkten Deutschland, USA, Kanada, Australien, Italien, Schweiz und Japan.

Ferner will die Porsche AG das betriebliche Mobilitätsmanagement weiterentwickeln und den Pendel- und Dienstverkehr der eigenen Mitarbeiter nachhaltiger gestalten.

DUE-DILIGENCE-PROZESS
Die Zielerreichung der „Porsche Drive"-Produkte in Deutschland überwacht der „Steuerkreis Mobilität Deutschland", dem auch Vertreter des Managements der Porsche Deutschland GmbH sowie der Porsche Financial Services GmbH Deutschland angehören. An das Gremium wird regelmäßig zu der Performance der Produkte sowie zu Kundeneinblicken berichtet. Ähnliche Gremien hat der Porsche AG Konzern bereits in der Schweiz, in den USA und in Italien etabliert – weitere Märkte sollen folgen.

Die Steuerung des Geschäftsfelds Mobilität in den lokalen Märkten sowie bei der Porsche Financial Services GmbH Deutschland übernehmen jeweils eigene Gremien. Neu entstanden ist das sogenannte „Mobility Steering Committee" als zentrales Gremium zur operativen Steuerung des Mobilitätsgeschäfts zwischen den Importeuren und den Porsche „Porsche Financial Services"-Gesellschaften im lokalen Markt.

Mehrmals jährlich findet der sogenannte „Strategy Workshop Mobility" statt: Hier stimmen die Porsche AG und die Gesellschaften der Porsche Financial Services GmbH Strategie, Projektpläne, Produkte und weitere Elemente des Geschäftsfelds Mobilität ab. Weitere Schnittstellen im Bereich Mobilität bieten auch Gremien im Unternehmensressort „Vertrieb und Marketing" mit Vorstandsbeteiligung sowie das sogenannte „Strategic Council".

In der der Porsche Strategie 2030 ist das Geschäftsfeld Mobilität als Strategiefeld fest verankert.

Wie sich die angestoßenen Projekte auf gesetzte Ziele auswirken, misst die Porsche AG durch regelmäßige Mitarbeiterbefragungen und Verkehrsstromanalysen. Da aufgrund der pandemiebedingten Maskenpflicht im ÖPNV von einer Verzerrung des Mobilitätsverhaltens auszugehen war, setzte die Porsche AG diese Mitarbeiterbefragung ab 2020 aus.

MASSNAHMEN
Angesichts veränderter Kundenwünsche ermöglichen die neuen Mobilitätsangebote unter dem Dach „Porsche Drive" eine flexible, digitale und individuelle Fahrzeugnutzung. Dabei bringt „Porsche Drive" vor allem das Nutzerbedürfnis nach Flexibilität mit der Elektromobilität in Einklang.

Im Berichtsjahr 2022 umfasste die Angebotspalette die Produkte „Porsche Drive Rental" für die Vermietung auf Tagesbasis sowie „Porsche Drive Abo" mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit, wobei Letzteres die Lücke zwischen Kurzzeitvermietung (bis zu 28 Tagen) und dem klassischen Leasinggeschäft (ab zwölf Monaten) schließt. Bei „Porsche Drive Flex" kann der Kunde monatlich kündigen und hat zudem eine Option auf Fahrzeugwechsel.

In enger Zusammenarbeit mit der Porsche AG, den Importeuren, den Tochtergesellschaften der Porsche Financial Services GmbH und weiteren internen und externen Partnern werden die Mobilitätsangebote auch für zusätzliche internationale Märkte entwickelt und skaliert.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätsangebots für Mitarbeiter der Porsche AG. Seit 2015 realisiert die Porsche AG hierzu eine Reihe von Maßnahmen: Mitarbeiter erhalten einen monatlichen Zuschuss zu den Firmentickets des öffentlichen Nahverkehrs und dem „Job-Ticket“ der Deutschen Bahn. Ferner hat die Porsche AG bereits 2019 ein „Job-Rad“-Angebot eingeführt. Um den Verkehrsfluss weiter zu verbessern, hat die Porsche AG 2021 ein digitales und stationäres Parkleit- und Informationssystem installiert. Ein unternehmensweites „Mobilitäts-Dashboard“ informiert die Beschäftigten seit 2021 in Echtzeit u. a. über verfügbare Parkplätze, ÖPNV-Verbindungen oder das Verkehrsaufkommen.

Die Porsche AG plant, das Angebot nachhaltiger und alternativer Mobilitätsformen an den nationalen Standorten weiter auszubauen. Im Zuge dessen fördert die Porsche AG die Elektrifizierung des motorisierten Standortverkehrs und erhöht jedes Jahr den Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in der unternehmenseigenen Flotte – so auch 2022. Gleichzeitig baut die Porsche AG die werksinterne Ladeinfrastruktur aus und versorgt sie mit zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energien.

ERGEBNISSE

Im Berichtsjahr startete der Porsche AG Konzern in Australien und Italien Pilotprojekte zu „Porsche Drive Rental“. In der Schweiz führte er ein Pilotprojekt zu „Porsche Drive Abo“ durch. Den Piloten zu „Porsche Drive Flex“ erweiterte der Porsche AG Konzern auf drei Standorte in Deutschland.

Im Berichtsjahr ergänzte die Porsche AG das bestehende Mobilitäts-Dashboard um weitere Informationen und zeigt den Mitarbeitern nun beispielsweise auch Ladepunkte am Standort Stuttgart-Zuffenhausen auf.

Zudem führte die Porsche AG im Berichtsjahr eine Mitfahr- und Pendel-App ein und baute Radangebote aus, u. a. durch Rad-Service-Punkte.

Digitalisierung, Datenschutz und Corporate Digital Responsibility

ZIELE

In der Porsche Strategie 2030 ist die digitale Transformation als Querschnittsstrategie verankert. Hier sind auch die Grundlagen für eine erfolgreiche Digitalisierung definiert: zukunftsweisende IT-Architektur, Cloud- und Plattformlösungen, IT-Sicherheit, künstliche Intelligenz und Datenstrategien sowie neue, agile Arbeitsweisen und Organisationsformen.

„Corporate Digital Responsibility“ (CDR) ist eines der Ziele aus der Strategie der Porsche AG und wird daher weiter ausgebaut. Unter CDR versteht die Porsche AG Unternehmensverantwortung im Zeitalter der digitalen Transformation. Die unternehmerische Verantwortung ist ein wesentlicher Baustein, um die Digitalisierung gemeinwohlorientierter zu gestalten. Auf der Grundlage datenethischer Konzepte stellt CDR die digitale Transformation in den Dienst von Beschäftigten, Kunden und Gesellschaft.

Die Porsche AG nimmt ihre Verantwortung gegenüber Kunden und der Gesellschaft sehr ernst. Entsprechend eng sind die Themen Datenschutz und CDR mit der Strategie und den Kernprozessen der Porsche AG verzahnt. Ziel ist es, alle Produkte in Einklang mit dem Datenschutz weiterzuentwickeln und von vornherein so zu gestalten, dass sich Kunden auf den Schutz ihrer Daten verlassen können.

Mit der Verabschiedung der Datenschutzstrategie hat sich die Porsche AG ambitionierte Ziele für „Privacy“ gesetzt. „Privacy“ – insbesondere das Recht auf digitale Selbstbestimmung – ist ein wesentlicher Bestandteil des Fahrerlebnisses der Kunden. Der Schutz personenbezogener Daten hat daher in der Porsche AG hohe Priorität.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Zur laufenden Messung von Fortschritt und Zielerreichung bei der Digitalisierung hat die Porsche AG feste Routinen und Strukturen etabliert. Der „Vorstandsausschuss Digitalisierung“ verabschiedet und steuert die Digitalstrategie mit Handlungsfeldern wie „Produkte und Services“, „Kundenbeziehungen“, „Unternehmensprozesse“, „Neue Geschäftsfelder“ und „Datenschutz oder -sicherheit“. An diesen Ausschuss wird vierteljährlich berichtet.

Die strategischen Projekte erfasst die Porsche AG in einer zentralen Strategiedatenbank. Diese dient nicht nur der Zieldefinition, der Organisation der Projekte und dem Nachhalten des Fortschritts: Über die Datenbank lassen sich auch Statusberichte erstellen. Diese sind ebenfalls Bestandteil einer regelmäßigen Berichterstattung an den Vorstand. Die zahlreichen agilen Teams berichten zudem laufend an die jeweiligen fachlichen Verantwortlichen. Regeltermine und Priorisierungsmechanismen wie „Kanban“ und „Weighted Shortest Job First” (WSJF) steuern die Prioritäten im Arbeitsalltag.

Für die Einhaltung anerkannter nationaler und internationaler Datenschutzstandards in internen Prozessen sorgt ein internes Kontrollsystem. Die kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Ansatzes soll über eine turnusmäßige Überprüfung des Datenschutzmanagements sichergestellt werden. Dadurch soll die zügige Integration neuer Datenschutzanforderungen in die Prozesse und damit die Einhaltung regulatorischer Datenschutzanforderungen ermöglicht werden.

Die Datenschutzstrategie verbindet datengetriebene Innovation, den ethischen Umgang mit Daten und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben. Die Porsche AG hat das Themenfeld Datenschutz auf der Grundlage einer Marktbefragung von 2021 global aufgestellt und im Berichtsjahr kontinuierlich weiterentwickelt.

MASSNAHMEN

Die Porsche AG treibt die Digitalisierung in allen Unternehmensbereichen voran – von ihren Fahrzeugen und zugehörigen Services, etwa für das Laden von Elektromodellen oder die Kommunikation mit dem Fahrzeug per Porsche-App, bis hin zu den zahlreichen digitalen Interaktionen mit den Kunden. Auch in internen Unternehmensprozessen treiben zahlreiche Aktivitäten und Projekte die digitale Transformation voran.

Aufgrund der steigenden Anzahl von Digitalisierungsprojekten wurde 2019 die Entscheidung getroffen, die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmensbereichen agiler und skalierter aufzustellen. Um allen digitalen Produktteams einen gemeinsamen Rahmen für agile Arbeitsweisen zu liefern, wurde mit der Einführung des „Scaled Agile Framework“ (SAFe) begonnen.

Ferner hat die Porsche AG 2022 ein Team für das Thema „Daten und künstliche Intelligenz“ eingerichtet: Der „Agile Release Train“ (ART) für „Vehicle Data Analytics“ ist ein funktionsübergreifendes agiles Zusammenarbeitsmodell, das für alle Umfänge der Fahrzeugdatenanalyse eine zentrale Lieferorganisation vorsieht. Der ART liefert Lösungen für alle Stakeholder entlang des gesamten Produktlebenszyklus: Für Produktqualität, Produktbeobachtung, Kundenbetreuung und Produktentwicklung stellt das Modell die notwendige „Backbone“-Technologie bereit.

2022 wurde ein fachbereichsübergreifendes Projekt zu Corporate Digital Responsibility angestoßen. Die Projektlaufzeit sowie die daraus abgeleiteten Ergebnisse gehen über das Berichtsjahr hinaus.

Die Sicherheit personenbezogener Daten soll ein Datenschutz-Management-System gewährleisten. Es ist in der Porsche AG global organisiert und wird zentral gelenkt.

ERGEBNISSE

Mit den geschilderten Maßnahmen konnte die Porsche AG auch 2022 wesentliche Fortschritte erzielen. Beispielsweise erreichte die Porsche AG in der IT-Architektur Verbesserungen und vereinfachte damit die Zusammenarbeit mit externen Partnern: Die „Porsche Connect Partner Services“ stellen dafür Programmierschnittstellen oder „Application Programming Interfaces“ (APIs) zum Fahrzeug bereit. Drittanbieter erhalten darüber – nach Zustimmung des Nutzers – Zugriff auf Daten und Funktionen. Diese Funktionen hat die Porsche AG im Berichtsjahr erweitert, etwa um die Steuerung des Ladevorgangs.

Im Bereich „Daten und künstliche Intelligenz“ entwickelte und etablierte die Porsche AG 2022 weitere Anwendungsmöglichkeiten.

Die digitale Produktorganisation baute die Porsche AG mit der Einführung der „Scaled Agile Frameworks“ (SAFe) im Berichtsjahr weiter aus. Eine Fortführung sowie der Roll-out sind für 2023 bereits eingeplant.

Im Bereich „Privacy und Datenschutz“ startete die Porsche AG den Roll-out eines weltweiten Datenschutzmanagement-Systems, das die Verarbeitung personenbezogener Daten verbessert. Zentrale Eckpunkte sind eine global aufgestellte Datenschutzorganisation, ein eigens geschaffenes „Porsche Privacy Management System“ sowie eine schnelle und handlungsfähige Governance.

Beschwerden von Externen oder Behörden zu Datenschutzvorfällen in der Porsche AG gab es im Berichtsjahr nicht.

Kunden- und Fahrzeugsicherheit

ZIELE

Fahrzeugsicherheit und vor allem ein optimaler Schutz der Insassen haben für die Porsche AG hohe Priorität. Aber auch der Partnerschutz – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – spielt eine wichtige Rolle. Die Ziele des Insassenschutzes leiten sich kontinuierlich aus den Gesetzen der Zielmärkte zur Fahrzeugsicherheit sowie dem Unfallgeschehen ab. Darüber hinaus ist die Einhaltung des Porsche-Sicherheitsstandards (bestehend aus der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und Porsche-spezifischer Anforderungen) Teil der bis 2030 geltenden Sicherheitsstrategie, die der Vorstand 2021 verabschiedet hat.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Die Verantwortung für die funktionalen Ziele liegt bei den Fachbereichen der Fahrzeugsicherheit. Das übergeordnete Reifegrad-Tracking, mit dem die Porsche AG die Zielerreichung hinsichtlich der Anforderungen an Fahrzeugsicherheit überprüft, ist hingegen beim jeweiligen Projektkoordinator für die Fahrzeugsicherheit angesiedelt. Die finale Funktionsfreigabe erteilt der zuständige Fachgebietsleiter.

MASSNAHMEN

Der Anspruch an die Fahrzeugsicherheit reicht beim Porsche AG Konzern über die bloße Erfüllung gesetzlicher Vorgaben hinaus. So umfasst der interne Sicherheitsstandard nicht nur die Konformität mit allen weltweit geltenden Gesetzen zur Fahrzeugsicherheit, sondern auch weitere spezifische Ansprüche an Fahrzeugsicherheit. Ein Anforderungskatalog beschreibt, wie der Sicherheitsstandard im Rahmen der Sicherheitsstrategie umzusetzen und einzuhalten ist. Das gilt unabhängig von Modell und Markt. Während des technischen Entwicklungsprozesses erfolgt die Steuerung zur Auslegung des Fahrzeugs hinsichtlich der Erreichung der Ziele bezüglich Gesamtfahrzeug-, Struktur-, Insassen-, Kraftstoff- und Hochvolt-Sicherheit. Entwicklungswerkzeuge sind Komponenten- und Gesamtfahrzeug-Versuche und -Simulationen.

Alle Fahrzeuge mit Straßenzulassung werden durch die Anwendung strenger Qualitätsmanagementsysteme und Kontrollen auf ihre Sicherheit hin überprüft. Hierzu gehören sowohl Entwicklungs- und Produktionsprozesse als auch der After-Sales-Bereich.

Die Porsche AG beobachtet ständig die sich verändernde globale Gesetzgebung sowie die Tätigkeiten der Verbraucherschutzinstitute. Hinzu kommt eine kontinuierliche Wettbewerbsanalyse zum aktuellen Stand der Technik.

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG ihre Unfallforschung weiter ausgebaut. Sie liefert einen entscheidenden Beitrag zu Performance und Feldverhalten der Produkte. Eine Zusammenarbeit mit ersten Porsche-Kundenzentren lief im Großraum Stuttgart an.

Fachgremien analysieren sämtliche Informationen und Erkenntnisse aus der Unfallforschung und den Aktivitäten der Verbraucherschutzinstitute. Die Verantwortlichen erstellen Prognosen für künftige Anforderungen des Gesetzgebers und des Verbraucherschutzes. Auf dieser Grundlage passt die Porsche AG den Sicherheitsstandard kontinuierlich an. Jährlich erstellt die Porsche AG sowohl eine aktuelle Veröffentlichung des generischen Porsche-Anforderungskatalogs zur Fahrzeugsicherheit als auch der generischen Gesetzesmatrix. Daraus leitet sie die projektspezifischen Versionen ab.

Die Anforderungen und Vorgehensweisen im Bereich der Fahrzeugsicherheit diskutiert die Porsche AG im Volkswagen Konzern in mehreren funktionalen Arbeitskreisen und stimmt sie ab. Im dreimal jährlich tagenden „Arbeitskreis Sicherheit“ sind die Sicherheitsverantwortlichen der Marken vertreten.

Die Herausforderungen durch Strukturwandel in der Automobilindustrie, stetiges Wachstum und verschärfte technische regulatorische Rahmenbedingungen hat die Porsche AG mit der Hauptabteilung „Technische Konformität“ im Blick. Die Einheit informiert und berät andere Fachbereiche zielgerichtet und konzentriert sich auf die Stärkung des Konformitätsbewusstseins, die Schaffung von Transparenz über weltweit bestehende und neue Anforderungen sowie die Förderung langfristiger Strukturen für Prozesssicherheit, -stabilität und -qualität.

Schon bei der Entwicklung von Fahrzeugen ist Sicherheit für die Porsche AG ein entscheidendes Kriterium. Alle Verantwortlichen für die Sicherheit einzelner Fahrzeugkomponenten und -systeme arbeiten zentral zusammen. Beispielsweise führt das Fachgebiet „Frontschutz“ Themenfelder zusammen und verdichtet sie, darunter die Struktur und Aggregate-Auslegung hinsichtlich Energiemanagement und Verzögerungskennlinien, die Entwicklung von Rückhaltesystemen sowie die primären Sicherheitsbauteile inklusive Airbags und Gurte. Auch bündelt es alle notwendigen Entwicklungswerkzeuge wie Simulation, Komponenten-, System- und Gesamtfahrzeugversuch. In mehreren Iterationsschleifen wird das funktionale Verhalten mithilfe von Simulationen und Versuchen weiter abgestimmt und bis zur Serienreife kontinuierlich verbessert.

ERGEBNISSE

Die Porsche AG konnte 2022 für die Baureihe Cayenne – 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 sie weltweit die gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

Langfristige Kundenbeziehungen und -zufriedenheit

ZIELE

Ausbau der digitalen Kundenbetreuung

Die Porsche AG hat den Anspruch, für ihre Kunden überall und jederzeit erreichbar zu sein und umgekehrt auch mit Kunden in Kontakt treten zu können. Dazu intensiviert die Porsche AG ihre Aktivitäten im Bereich des Online-Vertriebs und entwickelt digitale Angebote mit klarem Kundenfokus weiter. Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, in ausgewählten Kundenstudien Spitzenpositionen einzunehmen.

Ein zentrales Ziel der Porsche Strategie 2030 besteht darin, die Kunden zu begeistern. Die Erwartungen der Kunden will die Porsche AG nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Die Kundenbegeisterung entlang der „Customer Journey“ misst die Porsche AG anhand des „Customer Excitement Index“. Dieser soll künftig routinemäßig an den relevanten Punkten der „Customer Journey“ – einschließlich der digitalen Kontaktpunkte – zum Einsatz kommen.

DUE-DILIGENCE-PROZESS

Bereits seit mehreren Jahren hat sich das Vorstandsgremium „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ etabliert, das sich aus dem Gesamtvorstand und ausgewählten Hauptabteilungsleitern zusammensetzt. Es präsentiert Informationen zu diesen beiden Themen und trifft kundenzentrierte Entscheidungen. Alle Ebenen vom Handel bis zum Vorstand arbeiten kontinuierlich und in einem mehrstufigen Prozess an Maßnahmen für die Kundenzufriedenheit. So erfährt die Porsche AG direkt über den Handel und die Handelsorganisationen von marktspezifischen Themen mit hoher Relevanz für die Kundenzufriedenheit.

Den „Customer Excitement Index“ will die Porsche AG ab dem kommenen Berichtsjahr als Steuerungsinstrument im „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ einsetzen. Er orientiert sich an den Erwartungen der Kunden und differenziert zwischen „unzufriedenen“ Kunden, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden, „zufriedenen“ Kunden mit erfüllten Erwartungen und „begeisterten“ Kunden, deren Erwartungen übertroffen wurden. Nur die Kategorie der „begeisterten“ Kunden fließt in die Kennzahl ein. Im Berichtsjahr startete die Porsche AG dazu ein Pilotprojekt in ausgewählten Fokusmärkten. Messung und Monitoring der neuen Kennzahl finden bereits statt.

Angesichts der dynamischen Entwicklung von Produkten und Services ist eine international ausgelegte, schnelle Kundenbewertung von Ideen und Konzepten unabdingbar. Im „Porsche Advisors Club“ beantworten Kunden in den vier Märkten Deutschland, China, USA und UK laufend Fragen. Neben klassischen Instrumenten wie Online-Fragebögen nutzt die Porsche AG hier eine Reihe digitaler Kommunikationsmöglichkeiten wie Diskussionsforen, Kurzbefragungen oder Online-Kommunikation zwischen Porsche-Mitarbeitern und Kunden.

MASSNAHMEN

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG zahlreiche neue Funktionen in ihrem Customer-Relationship-Managementsystem (CRM) umgesetzt, die vor allem den Omnichannel-Ansatz stärken. Hierzu zählt insbesondere der weitere Ausbau von Akquisitions- und Kundenbindungsprozessen im Bereich des Online-Vertriebs. Kunden weltweit können heute ihr Wunschfahrzeug in der Porsche-Fahrzeugsuche für Neu- und Gebrauchtwagen finden. In vielen Märkten können sie es auch online beim Händler bestellen. Auf dem digitalen Marktplatz geben sie direkt Feedback zu ihrem Fahrzeugerlebnis. So erhält die Porsche AG ein immer umfassenderes Bild der Präferenzen ihrer Kunden und nutzt dieses systematisch zur Weiterentwicklung des digitalen Angebots.

Ein besonderes Augenmerk liegt darauf, aus Kundensicht ein möglichst nahtloses Zusammenspiel der digitalen „Customer Touchpoints“ mit den Interaktionen im stationären Handel zu ermöglichen. So hat die Porsche AG diverse Online-Formulare für den Kundenkontakt so modernisiert und integriert, dass die Handelsorganisation die Daten nahezu in Echtzeit im CRM-System erhält und Kundendaten automatisch aktualisieren kann. Das entlastet sie nicht nur von manueller Eingabearbeit, sondern bildet auch marktspezifische Follow-up-Prozesse ab. Beispielsweise setzt die Porsche AG Echtzeit-Kundenzufriedenheitsbefragungen ein.

Neben der Fahrzeugsuche baute die Porsche AG im Berichtsjahr auch die Möglichkeit zum Online-Kauf selbst konfigurierter Fahrzeuge aus. Dazu gestaltete sie den „Porsche Car Configurator“ von Grund auf neu und ergänzte zahlreiche erweiterte Funktionen und Ansichten. Auch können Kunden nun ihr Wunschfahrzeug aus dem Konfigurator heraus direkt beim Wunschhändler vorbestellen. Der Kaufabschluss erfolgt dann im Porsche-Zentrum. Die neuen Funktionen bietet die Porsche AG im ersten Schritt in Deutschland an, weitere Märkte folgen sukzessive.

Den Omnichannel-Ansatz stärkt auch der weitere Ausbau des „Customer Excitement Index“. Im Berichtsjahr erweiterte die Porsche AG das Instrument um zusätzliche Touchpoints in der Kundenplattform „My Porsche“ z. B. um Erfahrungen beim Laden von Elektrofahrzeugen oder den digitalen Co-Piloten „Porsche Connect“ für intelligente Zusatzdienste oder Rückmeldungen zur Produktqualität. Inzwischen misst die Porsche AG die Kundenbegeisterung entlang der gesamten „Customer Journey“.

Der Kundenbetreuungsprozess wurde von der Porsche AG im Berichtsjahr neu definiert und weiter optimiert, um noch schneller auf dringende Kundenanliegen reagieren zu können. Das „Customer Interaction Center“ (CIC) bildet nun neben der weltweiten Handelsorganisation einen zentralen digitalen „Customer Touchpoint“, insbesondere im Bereich E-Commerce.

ERGEBNISSE

Das Portal „My Porsche“ ist ein wichtiger digitaler Kontaktpunkt zum Kunden. Dieser kann dort seit dem Berichtsjahr zusätzliche Porsche-Fahrzeuge aus seinem Besitz direkt mithilfe eines „Proof of Ownership“ Prozesses im Kundenprofil ergänzen. Während diese Prüfung und Registrierung der Fahrzeugbeziehung bisher papierbasiert über ein „Customer Interaction Center“ stattfand, ist sie nun digitalisiert.

Die Reichweite des Kundenportals „My Porsche“ konnte die Porsche AG im Berichtsjahr weiter erhöhen. Die neu eingeführte „My Porsche“-App ist mittlerweile in mehreren Ländern verfügbar.

Mittels des im Berichtsjahr eingeführten „Customer Excitement Index“ misst die Porsche AG ab 2023 jährlich die Kundenbegeisterung – eine Grundvoraussetzung für die weitere kontinuierliche Verbesserung.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

GRUNDSÄTZLICHE EINLEITUNG

Für den nachhaltigen Erfolg des Porsche AG Konzerns 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 Chancenmanagement eingebettet sind.

Der Porsche AG Konzern hat ein umfassendes Risikomanagementsystem (RMS) implementiert. Risiken sollen so frühzeitig erkannt und mit geeigneten Maßnahmen gesteuert werden. Auf diese Weise soll drohender Schaden für das Unternehmen abgewendet und eine Bestandsgefährdung rechtzeitig erkannt werden.

Demgegenüber verfolgt der Porsche AG Konzern im Rahmen des Chancenmanagements die Identifizierung und Umsetzung von Chancen, indem es diese konsequent monitort, bewertet, operationalisiert und schlussendlich in messbare Erlös-, Kosten- und Liquiditätspotenziale überführt.

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

Nachfolgend beschreibt der Bericht zunächst 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 2022 zu erläutern.

Das Risikomanagementsystem des Porsche AG Konzerns hat zum Ziel, Risiken im Hinblick sowohl auf die Erreichung strategischer und operativer Ziele als auch auf die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben zu identifizieren und angemessen zu steuern.

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

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

Aufbau- und Ablauforganisation des Risikomanagementsystems

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 Tochtergesellschaft einen dezidierten 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 Risikomanagementsystems entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses. Sofern aus Risikogesichtspunkten sinnvoll, kann der Risikokonsolidierungskreis um zusätzliche Tochtergesellschaften erweitert werden.

Der dezentralen Organisationsstruktur folgend werden die Risiken durch die Fachabteilungen bzw. Tochtergesellschaften als Risikoeigentümer identifiziert, bewertet und gesteuert. Die gemeldeten Netto-Risiken (Risiken nach Risikosteuerungsmaßnahmen) werden durch das zentrale Risikomanagement und wesentliche Funktionen grundsätzlich plausibilisiert und im Risk Council auf Vollständigkeit überprüft. Die Risikosituation zum jeweiligen Quartal und das Gesamtrisiko werden an den Vorstand berichtet. Risiken aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diese Prozesse ebenfalls integriert. Ein Kernelement des Risikomanagements ist, dass Risiken über die eingerichteten, konzernweiten Berichtswege unverzüglich gemeldet bzw. aktualisiert werden können. Für Risiken mit großer Tragweite existiert ein Ad-hoc-Meldeprozess außerhalb der Regelprozesse. Die Risikomanager 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.

Für die Berichterstattung an den Vorstand sind grundsätzlich alle akuten Risiken relevant, die im Falle eines Eintritts einen kumulierten finanziellen Schaden großer gleich 5 Mio. € verursachen (Stufe 1) können, einen temporären negativen Einfluss auf die Reputation im betroffenen Markt oder in der betroffenen Region mit sich bringen (Stufe 1) oder strafrechtliche Konsequenzen für mindestens einen Mitarbeiter der lokalen Gesellschaft des Porsche AG Konzerns haben können (Stufe 1). Die Risikobewertung bezieht sich auf das aktuelle Geschäftsjahr und die drei folgenden Geschäftsjahre.

Die Risiken werden auf Basis der Risikobewertung und ohne Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit in Risikoklassen eingeordnet. Die wesentlichen akuten Risiken, das heißt Risiken mit einem über den Betrachtungszeitraum kumulierten möglichen finanziellen Schaden von über 100 Mio. €, werden im nächsten Schritt durch das zentrale Risikomanagement quantifiziert. Die Risikoquantifizierung erfolgt mit geeigneten Wahrscheinlichkeitsverteilungen und unter Anwendung IT-gestützter Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation). Die Risiken werden je nach Relevanz in aggregierter Form oder auf Einzelrisikoebene an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet. Die Risikoklassen werden im Hinblick auf den finanziellen Schaden (Nettobewertung), Reputationsverlust und strafrechtliche Konsequenzen unterschieden.

→ Risikoklassen des Porsche AG Konzerns

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 und den Vorstand der Porsche AG.

Das interne Kontrollsystem (IKS) des Porsche AG Konzerns, das ein wesentlicher Bestandteil des RMS ist, dient der sachgerechten Steuerung operativer Risiken. Es umfasst auch Risiken zum Thema Nachhaltigkeit.

Das IKS basiert auf verschiedenen Prozessschritten. Zu Beginn erfolgt die Identifikation und Erfassung operativer Risiken und Kontrollen durch die an das Risikomanagementsystem angebundenen Fachbereiche und Tochtergesellschaften. Im Anschluss daran finden die finanzielle Bewertung und die Beurteilung der Risikorelevanz in Bezug auf die Kriterien Compliance, Anti-Fraud, Berichterstattung und Geschäftsbetrieb statt. Erfasste Risiken und Kontrollen werden im Mehr-Augen-Prinzip freigegeben.

Darüber hinaus wird jährlich eine risikoorientierte Wirksamkeitsprüfung der zur Steuerung der operativen Risiken eingerichteten Kontrollen durchgeführt. Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung werden an Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet.

Der im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess maßgebliche Teil des Risikomanagementsystems umfasst Maßnahmen und Kontrollen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen und Kontrollen sollen das Risiko für das Auftreten von Fehlern mit wesentlichem Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in der Rechnungslegung und externen Berichterstattung minimieren.

Risikoklassen des Porsche AG Konzerns

Risikoklassen	Finanzieller Schaden	Reputationsverlust	Strafrechtliche Konsequenzen
Stufe 1	Risikoklasse D ≥ 5 Mio. € – 10 Mio. €	Markt/Region – temporär	schwach: Ermittlungsverfahren gegen MA der lokalen Gesellschaft
Stufe 2	Risikoklasse C > 10 Mio. € – 100 Mio. €	Markt/Region – nachhaltig	mäßig: Ermittlungsverfahren gegen Führungskräfte - lokale Gesellschaft
Stufe 3	Risikoklasse B > 100 Mio. € – 1 Mrd. €	Porsche AG Konzern international	stark: Ermittlungsverfahren gegen Führungskräfte – Marke/ Obergesellschaft
Stufe 4	Risikoklasse A > 1 Mrd. €	Ausstrahlung Volkswagen Konzern	sehr stark: Ermittlungsverfahren gegen Führungskräfte - VW-Konzern

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 (CMS) der Porsche AG, 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 CMS 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 CMS der Porsche AG im Geschäftsjahr 2022 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. CMS. 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 die 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 notwendig sind, vollständig, richtig und 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

Neben der effektiven Steuerung von Risiken bei unternehmerischen Entscheidungen geht es auch um das bestmögliche Erkennen und die konsequente Realisierung von Chancen.

Das Chancenmanagement orientiert sich 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. Dabei enthält es u. a. 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 mittel- und kurzfristige 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

Der Begriff Risiko ist definiert als die Möglichkeit einer negativen Abweichung von einem Plan- oder Zielwert. Grundsätzlich werden Risiken netto (Bewertung nach Risikosteuerungsmaßnahmen) bewertet. Das Risikomanagementsystem umfasst alle einschlägigen Risikokategorien. Im Risikomanagementsystem des Porsche AG Konzerns wurden die folgenden Risikokategorien festgelegt.

Strategische Risiken resultieren vor allem aus der Bedrohung von Kern-Erfolgspotenzialen. Sie umfassen u. a. Trends, neue Wettbewerber oder langfristige technologische Veränderungen. Ihr Betrachtungshorizont ist zumeist langfristig angelegt.

Absatzrisiken spiegeln die Tatsache wider, dass geplante Verkaufsvolumen in der Zukunft unsicher sind und – abhängig vom Planungshorizont – mehr oder weniger schwanken können.

Versorgungsrisiken ergeben sich aus der Möglichkeit einer Nicht- oder Unterversorgung mit notwendigen Teilen von Zulieferern oder auch aus Qualitäts- und/oder Preisrisiken im Zusammenhang mit diesen.

Finanzwirtschaftliche Risiken resultieren vor allem aus der Unsicherheit von Wechselkursen, Zinsentwicklungen und anderen Bewegungen der Finanzmärkte.

Personalrisiken ergeben sich insbesondere aus der Verfügbarkeit und Motivation des Personals.

Operative Risiken resultieren aus der Unangemessenheit oder dem Versagen interner Prozesse oder Systeme.

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 Geschäftsmodell sinnvolle Kategorien.

Darüber hinaus beinhaltet die Risikostrategie vier übergreifende Möglichkeiten zur Steuerung von Risiken:

- Risikoakzeptanz: das bewusste Eingehen und Akzeptieren von Risiken.
- Risikovermeidung: das bewusste Nichteingehen eines Geschäftes, um die darin enthaltenen Risiken zu vermeiden.
- Risikoverminderung: die Reduktion von Wahrscheinlichkeit oder Schadensausmaß, um das Risiko auf ein akzeptables Niveau zu steuern.
- Risikotransfer: der Übertrag des Risikos auf die Bilanz eines anderen Wirtschaftsteilnehmers, beispielsweise einer Versicherung.

Risiken in den genannten Kategorien können sowohl einzeln, vor allem aber in ihrem ungünstigen Zusammenspiel, zu einer bestandsgefährdenden Situation führen. Damit das Zusammenspiel der Einzelrisiken adäquat berücksichtigt wird, aggregiert das zentrale Risikomanagement die wesentlichen akuten Einzel-

risiken zu einem übergeordneten Gesamtrisiko. Die Risikoaggregation wird mit IT-gestützten Simulationsverfahren (Monte-Carlo-Simulation) durchgeführt.

Das Risikotragfähigkeitskonzept des Risikomanagementsystems basiert aktuell auf der Überschuldung. Das Gesamtrisiko wird in Bezug auf Auswirkungen auf das Operative Ergebnis bewertet. Anschließend wird das bilanzielle Eigenkapital als Risikodeckungsmasse dem Gesamtrisiko gegenübergestellt. Die Perspektive der Illiquidität wird derzeit in das Risikotragfähigkeitskonzept integriert und sukzessive in der Risikostrategie mitberücksichtigt.

Um die frühzeitige Erkennung bestandsgefährdender Entwicklungen möglichst sicherzustellen, enthält das Risikotragfähigkeitskonzept geeignete Grenzen, deren Überschreitungswahrscheinlichkeiten in die Berichterstattung einfließen. Über diese Grenzen kann die maximal tolerierte Höhe des Gesamtrisikos abgeleitet werden (Risikoappetit).

Um Wiederholungen eingetretener, signifikanter Risiken möglichst zu vermeiden, wird eine Ursachenanalyse, die sogenannte Root Cause Analysis (RCA), durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse werden wertvolle Erkenntnisse zur zukünftigen Fehlervermeidung und fach- sowie gesellschaftsübergreifende Lessons Learned abgeleitet.

Für die Dokumentation des konzernweiten Risikomanagementsystems sowie zur Ausübung der Überwachungsfunktion existiert ein IT-System, das sämtliche Risikomanagementprozesse abbildet. Es unterstützt die Fachbereiche sowie Tochtergesellschaften bei der Durchführung der Risikomanagementprozesse und der Einhaltung der definierten Mindeststandards.

Gesamtrisikosituation

Aus den wesentlichen akuten Einzelrisiken wird das Gesamtrisiko aggregiert und im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung gegen das Eigenkapital gestellt. 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 alle wesentlichen akuten Risiken mit einem über den Betrachtungszeitraum kumulierten möglichen finanziellen Schaden von über 100 Mio. € außerdem das Absatzrisiko und übergreifend die operativen Risiken.

Die Risikotragfähigkeitsrechnung zeigte, dass das Erreichen einer bestandsgefährdenden Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 hinreichend unwahrscheinlich war.

RISIKO- UND CHANCENSITUATION ZUM 31. DEZEMBER 2022

Die nachfolgende Radardarstellung gibt einen Überblick über die wesentlichen Risikothemenfelder zum 31. Dezember 2022. Die Größe der dargestellten Kreise spiegelt die Anzahl der zum Risikothemenfeld eingegangenen Risikomeldungen wider. Die Position des Kreises spiegelt die Risikoklasse der darin enthaltenen Risiken wider.

Grundsätzlich können aus den dargestellten und im Folgenden näher erläuterten Risikothemenfeldern auch Chancen entstehen. Zudem können sich der Ausbau der Marktanteile durch das breite und attraktive 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.

Versorgungsrisiken und -chancen

Im Geschäftsjahr 2022 bestanden wesentliche Versorgungsrisiken verursacht durch Halbleitermangel, gestiegene Preise und Knappheit bei Rohstoffen, Qualitätsprobleme bei Zukaufteilen und Störungen in der Lieferkette sowie Großschadensereignisse bei Lieferanten. Durch Anpassung des Produktionsprogramms und den Verbau von Alternativbauteilen wurden Produktionsstillstände größtenteils abgewendet. Nichtsdestotrotz wird die Versorgungssituation 2023 angespannt bleiben.

Chancen können sich indes ergeben, sofern sich entgegen der aktuellen Einschätzung die Versorgungssituation und die damit einhergehenden Folgen positiv entwickeln bzw. eine Normalisierung früher als antizipiert eintreten sollte.

Risiken und Chancen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt

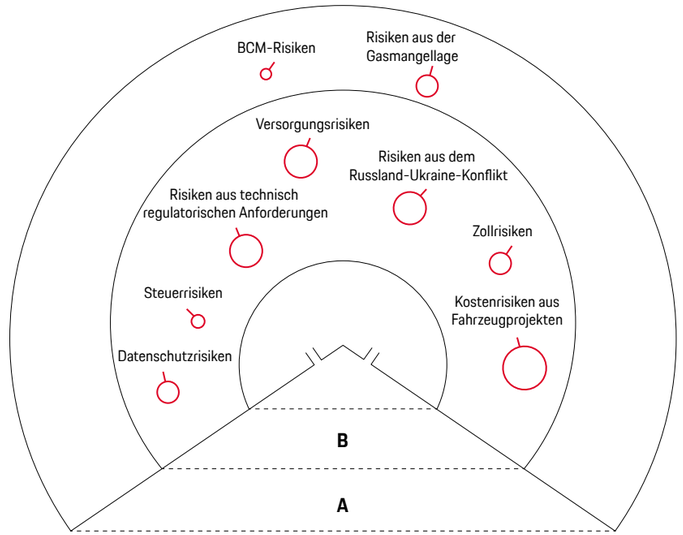
Aufgrund der militärischen Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts kam es im Geschäftsjahr 2022 zu Versorgungsproblemen, insbesondere mit Kabelbäumen, für fast alle Baureihen. Um die Versorgung und somit die Produktion von Fahrzeugen aufrechterhalten zu können, wurden kurzfristig Duplex-Fertigungsanlagen für diese Bauteile an alternativen Standorten der Lieferanten beauftragt.

Durch die aus dem Konflikt resultierenden wirtschaftlichen Folgen, z. B. steigende Inflationsraten und Zinsen, besteht weiterhin das Risiko eines weltweiten Absatzrückgangs und der Erhebung von Steuern auf Luxusgüter. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass Porsche-Händler bzw. -Kunden in Russland aufgrund diverser Entscheidungen im Umgang mit dem russischen Markt Schadensersatzforderungen aufgrund von Vertrags-, Qualitäts- und Gewährleistungsthemen stellen. Die Situation und die Entwicklung der Märkte werden kontinuierlich verfolgt.

Unter den aktuellen politischen Rahmenbedingungen erlassen verschiedene Länder und Staatengruppen vermehrt Sanktionen, welche den Import und Export von Gütern und Technologien beschränken. Die Prüfung und Einhaltung dieser Sanktionsvorschriften erfordern ein erhöhtes Maß an Sorgfalt.

Clusterdarstellung des Porsche AG Konzerns zum 31. Dezember 2022

Risikoklasse **A** (Stufe 4) höchste Risikoklasse, Risikoklasse **B** (Stufe 3)



Sollte sich entgegen den bisherigen Prognosen die aktuelle Situation im Russland-Ukraine-Konflikt entspannen, könnte dies dazu führen, dass sich die negativen Effekte auf die Weltwirtschaft mit den hieraus resultierenden Folgen für Inflationsraten, Zinsen, aber auch die Absatzsituation sowie die Situation im russischen Markt entsprechend abschwächen und hieraus sogar Chancen auf der Umsatz- bzw. Kostenseite für den Porsche AG Konzern ergeben.

Risiken und Chancen aus der Gasmangellage

Die Produktions- und Entwicklungsstätten des Porsche AG Konzerns und seiner Lieferanten sind von den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf die Versorgung mit Gas direkt betroffen. Preissteigerungen und gesetzlich vorgegebene Sparmaßnahmen gefährden das Lieferantennetzwerk und somit die Teileversorgung. Eine Verknappung oder Unterbrechung der Gasversorgung kann sich auch auf die Versorgungssicherheit auf den Strommärkten in Deutschland und Europa im Allgemeinen auswirken. Neben der Korrelation zur Gasmangellage ist das deutsche Stromnetz durch einige weitere Faktoren, z. B. die Abschaltung von Atomkraftwerken und Wasserknappheit im europäischen Ausland, belastet. Daher können Stromengpässe insbesondere in den Wintermonaten den Betrieb des Porsche AG Konzerns und dessen Zulieferer beeinträchtigen. Für die frühzeitige Einleitung von Gegenmaßnahmen wurde eine Taskforce eingesetzt.

Eine positivere politische, makroökonomische und wetterbedingte Entwicklung als momentan angenommen könnte eine Entspannung auf dem Gebiet der Gas- und Stromversorgung und der damit zusammenhängenden positiven Effekte auf der Versorgungs- und Kostenseite nach sich ziehen.

BCM-Risiken

Es bestehen Ausfallrisiken aufgrund von höherer Gewalt oder anderen unvorhergesehenen Ereignissen (z. B. Pandemie, Brand, Hochwasser, Cyber-Angriff). Die präventive Absicherung kritischer Ressourcen, z. B. IT-Applikationen, Mitarbeiter oder Gebäude, erfolgt über das Business Continuity Management System (BCMS). Die bestehende Absicherung der IT-Infrastruktur gegen das Risiko von Systemausfällen und Prozessbeeinträchtigungen wird an mögliche Bedrohungsszenarien angepasst. Im Rahmen des BCMS werden zusätzlich als kritisch identifizierte IT-Applikationen, die wesentliche und zeitkritische Geschäftsprozesse unterstützen, in die IT-Absicherung integriert. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 wurden erste risikoreduzierende Maßnahmen erarbeitet und implementiert. Die Umsetzung aller Maßnahmen, welche mit erheblichen IT-Aufwänden verbunden sind, ist in einem voraussichtlich bis 2026 dauernden Programm verankert.

Risiken aus technisch regulatorischen Anforderungen

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 auch 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 demnach nicht betroffen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche AG kooperiert mit zuständigen Behörden, 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 so genannten 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.

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 1. Quartal 2023 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 noch zum 31. Dezember 2022 erwarteten bestehenden Risiken abdecken.

Darüber hinaus bestehen Risiken aufgrund neuer gesetzlicher Anforderungen im Hinblick auf die Typisierung und Homologation von Fahrzeugen. Insbesondere in China kann deren Nichterfüllung grundsätzlich zu Volumenverlusten führen. Die lokale Gesetzgebung wird kontinuierlich beobachtet, um frühzeitig reagieren zu können.

Kostenrisiken und -chancen aus Fahrzeugprojekten

Wie bereits in der Vergangenheit führen Kostennachforderungen von Lieferanten aufgrund unterschiedlicher Ursachen zu Kostenrisiken in Fahrzeugprojekten im Hinblick auf Investitionen und Materialeinzelkosten. Ursachen liegen z. B. in gestiegenen Rohstoffpreisen und sonstigen Teuerungen im Zusammenhang mit der Herstellung. Eine enge Verfolgung innerhalb der Projekte und frühzeitiges Gegensteuern durch z. B. Verhandlungen der Beschaffung reduzieren die Kostenrisiken.

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.

Steuerrisiken 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.

Zollrisiken 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.

Datenschutzrisiken

Auch im Jahr 2022 nahmen die regulatorischen Anforderungen an den Datenschutz durch internationale Vorgaben weiter zu. Vor allem in den zwei größten Märkten, China und Nordamerika bestehen besondere Herausforderungen aufgrund neuer teils heterogener Datenschutzgesetze und der sich daraus resultierenden Unsicherheit auf die Auswirkung der Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns. Durch einen kontinuierlichen Ausbau der Zusammenarbeit mit den lokalen Gesellschaften sowie die systematische Weiterentwicklung des Datenschutzmanagementsystems begegnet der Porsche AG Konzern diesen Herausforderungen nachhaltig.

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 2022 gemeldeten Risikoinventars keine wesentlichen nichtfinanziellen 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 Liquiditätsrisken gliedern. Für diese Risikokategorien des Porsche AG Konzerns gab es im Berichtsjahr keine Meldungen der Risikoklassen A und B. 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- und Zinsänderungsrisiken. Kontrahenten für die Kurs-/Zinssicherungsgeschäfte 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.

Marktpreisrisiken und Chancen

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs-, Zins-, Restwert-, Aktien-, Anleihe- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken – insoweit möglich – durch den Abschluss originärer und derivativer Finanzinstrumente zu begrenzen bzw. auszuschließen.

Sollten sich die Marktpreise im Vergleich zu den aktuell unterstellten Planungsprämissen positiv entwickeln, können sich hieraus entsprechende Chancen für den Porsche AG Konzern ergeben.

WÄHRUNGSRISIKEN

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 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 2022 in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), norwegische Krone (NOK), polnischer Zloty (PLN), russischer Rubel (RUB), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Das Währungsrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Diese Risiken werden teilweise durch den Abschluss kombinierter Zins-/Währungsgeschäfte begrenzt.

ZINSRISIKEN

Das Zinsrisiko im Segment Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. 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 sowie kombinierten Zins-/Währungsgeschäften begrenzt.

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 Risikovariable 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 Restwertrisikopotenzial überprüft. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise quantifiziert.

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 Risikomanagement-Systemen 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 Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung werden fortlaufend analysiert, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können.

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 Scoringsystem 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 Standard) 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 dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag. 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 der Volkswagen AG. 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 und Themenfeldern. Nach den heute bekannten Informationen und Einschätzungen ist eine bestandsgefährdende Entwicklung im betrachteten Geschäftsjahr 2023 hinreichend unwahrscheinlich.

PROGNOSEBERICHT

Im Jahr 2023 wird die Weltwirtschaft infolge der globalen politischen Ereignisse voraussichtlich mit einer verringerten Dynamik wachsen. Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass sich die weltweite Pkw-Nachfrage regional uneinheitlich entwickeln, dabei insgesamt allerdings spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Gleichzeitig sieht sich der Porsche AG Konzern mit seinem attraktiven Produktportfolio gut aufgestellt, um in Verbindung mit der digitalen, elektrifizierten Zukunftsvision den künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft begegnen zu können. Dabei bildet das Geschäftsmodell die Brücke zwischen Performance, Luxus und Nachhaltigkeit.

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. Die Prognose und auch der Risiko- und Chancenbericht enthalten 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 externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WELTWIRTSCHAFT UND WACHSTUMSKURS

Für die globale Wirtschaftsleistung rechnet der Porsche AG Konzern gemäß seiner Planungsannahmen im Jahr 2023 mit einer verringerten Wachstumsdynamik. Dabei dürften sich eine anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Nach wie vor bestehen Risiken im möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 sowie in regionalen Ausbrüchen des Infektionsgeschehens und den damit verbundenen politischen Gegenmaßnahmen. Weitere Risiken liegen in möglichen Turbulenzen an den Finanzmärkten, in protektionistischen Tendenzen sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Neben dem Russland-Ukraine-Konflikt werden die Wachstumsaussichten darüber hinaus von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten in anderen Regionen belastet. Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Jahr 2023 im Durchschnitt einen Anstieg aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die weltweiten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen beeinflussen in sehr hohem Maße die Nachfrage nach Porsche-Fahrzeugen und Dienstleistungen, insbesondere in der Region China inkl. Hongkong, ebenso in Europa (inkl. Deutschland) und in Nordamerika.

Dabei können zahlreiche Faktoren eine Rolle für die Entwicklung der wirtschaftlichen Bedingungen spielen, unter anderem die makroökonomische Politik, Handelspolitik und Konflikte, die Geschäfts- und Verbraucherstimmung, die Geldpolitik, die Inflation und die Rohstoffpreisentwicklung. Darüber hinaus können sich ebenso die öffentliche und private Verschuldung und die Regierungspolitik, die auf die öffentlichen Ausgaben abzielt (z. B. Sparmaßnahmen), sowie geopolitische Ereignisse (z. B. politische Spannungen in Ostasien) auf die Wirtschaftsbedingungen auswirken. Die Nachfrage nach Fahrzeugen zum Eigengebrauch hängt im Allgemeinen von der Netto-Kaufkraft der Verbraucher sowie ihrem Vertrauen in zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen und Trends ab – hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Netto-Kaufkraft bei Kunden von Luxusmarken deutlich höher ist als in anderen Segmenten. Für das Jahr 2023 geht diese Prognose daher insgesamt von weiterhin stabilen wirtschaftlichen Verhältnissen aus.

Deutschland

Für Deutschland geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass sich das BIP im Jahr 2023 auf dem Niveau des Vorjahres bewegen und die Inflation im Jahresdurchschnitt weiterhin hoch bleiben wird. Die Lage auf dem deutschen Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2023 voraussichtlich etwas verschlechtern.

Europa

Im Jahr 2023 erwartet der Porsche AG Konzern eine vergleichsweise unveränderte wirtschaftliche Entwicklung in Westeuropa. Für Konsumenten und Unternehmen bestehen dabei die größten Herausforderungen in der insgesamt relativ hohen, aber im Jahresverlauf voraussichtlich abnehmenden Inflation.

Während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas – und hierbei insbesondere Russlands – nach dem starken Einbruch im Berichtsjahr weiterhin leicht rückläufig entwickeln sollte, ist für Zentraleuropa ebenfalls von einer stabilen Wachstumsrate bei anhaltend hohen Preisen auszugehen.

Nordamerika exkl. Mexiko

Nach Einschätzung des Porsche AG Konzerns wird sich das BIP in den USA im Jahr 2023 auf dem Niveau des Vorjahres bewegen und die Entwicklung des Arbeitsmarkts ebenfalls beeinträchtigt werden. Die Politik der im Berichtsjahr begonnenen kontinuierlichen Erhöhung der Leitzinsen sollte die US-Notenbank weitestgehend beenden. Dabei spielt die weitere Entwicklung der Inflation, neben der Entwicklung des Arbeitsmarkts und der allgemeinen konjunkturellen Lage, eine wesentliche Rolle. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise stabil sein.

China inkl. Hongkong

Für China geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass die Wirtschaft im Jahr 2023 nach einer im Vergleich dazu geringeren Expan-sionsrate im Berichtsjahr leicht zunehmen wird.

ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Der Prognose für das Jahr 2023 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 zwar spürbar über dem Berichtsjahr liegen, allerdings das Niveau vor der Corona-Pandemie nicht erreichen wird. Diese Einschätzung gilt vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Situation der Covid-19-Pandemie bzw. keiner weiteren Eskalation im Russland-Ukraine-Konflikt, einem Überwinden der Engpässe bei Vorprodukten, insbesondere bei den Halbleitern und Rohstoffen sowie der Sicherstellung der Energieversorgung.

Deutschland

Auf dem deutschen Pkw-Markt dürfte das Neuzulassungsvolumen im Jahr 2023 aufgrund von Nachholeffekten und hohen Auftragsbeständen ein spürbares Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr verzeichnen.

Europa

Für die Märkte in Westeuropa ist für das Jahr 2023 mit einem deutlich höheren Neuzulassungsvolumen von Pkw gegenüber dem Berichtsjahr zu rechnen. Nachlassende Lieferengpässe und ein abnehmender Inflationsdruck bei sich erholender Wirtschaftsleistung dürften neben hohem Auftragsbestand und aufgestauter Nachfrage zu einer deutlichen Erholung gegenüber dem Niveau von 2022 führen. In den zentral- und osteuropäischen Pkw-Märkten dürfte das Volumen der Verkäufe im Jahr 2023 deutlich über dem Vorjahreswert liegen – dies gilt vorbehaltlich der weiteren Entwicklung im Russland-Ukraine-Konflikt. Dabei sollte in dieser Region in den wesentlichen Märkten die Zahl der Neuzulassungen deutlich steigen.

Nordamerika exkl. Mexiko

Für den US-amerikanischen Markt sowie in Nordamerika insgesamt (im Sinne dieser Definition ohne Mexiko) ist im Jahr 2023 ein Pkw-Neuzulassungsvolumen zu erwarten, welches moderat 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.

China inkl. Hongkong

Der Porsche AG Konzern rechnet für den Pkw-Markt in China damit, dass das Niveau der Neuzulassungen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen wird. Belastungen könnten sich hierbei insbesondere aus einem Wiederaufflammen der Corona-Pandemie durch die weitreichenden Öffnungsschritte sowie einer möglichen Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte dabei das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten, sollte sich hier keine Lösung abzeichnen.

Für die Prognose des Jahres 2023 ist anzunehmen, dass die Neuzulassungen des Porsche AG Konzerns insgesamt im Vergleich zum Vorjahr moderat steigen werden.

COVID-19-PANDEMIE

Weltweit haben die meisten Länder im bisherigen Verlauf der Covid-19-Pandemie Maßnahmen gegen die Ausbreitung bzw. zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 ergriffen. Diese Maßnahmen wirkten sich einerseits negativ auf die globalen Lieferketten und andererseits auch negativ auf die Absatzzahlen aus. Insgesamt wurde sowohl die regionale als auch die globale Wirtschaft durch das Ausmaß und die Dauer der Covid-19-Pandemie sowie durch die ergriffenen Corona-Maßnahmen im Berichtsjahr schwer beeinträchtigt. Hierbei spielte die „Null-Covid-Strategie“ in China eine entscheidende Rolle, da in diesem Zusammenhang sehr strikte Quarantäne- und Abriegelungsmaßnahmen mit weitreichenden Folgen zur

Anwendung kamen. So führte dies zu temporären Schließungen zahlreicher Porsche-Händlerbetriebe. Ebenso mussten einige Zulieferer die Produktion teilweise aussetzen und konnten somit nicht mehr aus China exportieren. Die Einschränkungen reichten bis zum Warenverkehr von/zu wichtigen Schifffahrtsknotenpunkten, beispielweise dem Hafen von Shanghai, mit massiven Auswirkungen auf die globalen Lieferketten und Logistikströme. Sollte ein erneutes Wiederaufflammen der Covid-19-Pandemie in mehreren Ländern einschließlich China erneut zu strikten Einschränkungen führen, könnte dies abermals erhebliche Belastungen für private Haushalte, Unternehmen und Regierungen mit sich bringen und zu einer allgemeinen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage führen. Selbst im generell weniger anfälligen Luxussegment könnte dies, gepaart mit einem verhaltenen Verbrauchervertrauen und dem allgemeinen Geschäftsklima, zu einem Rückgang der Nachfrage nach Fahrzeugen und Dienstleistungen führen.

Für das Jahr 2023 ist für die Prognose im Vergleich zum Berichtsjahr damit zu rechnen, dass es zu keinen weiteren Einschränkungen in der Lieferkette und keinen weiteren Einschränkungen des Automobilabsatzes infolge der Covid-19-Pandemie in den wichtigsten Märkten des Porsche AG Konzerns kommen wird.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Der nach wie vor andauernde Russland-Ukraine-Konflikt, die infolgedessen verhängten Sanktionen und Exportkontrollen sowie die ergriffenen Gegenmaßnahmen hatten im Berichtsjahr und haben auch weiterhin Einfluss auf die Weltwirtschaft, die Kapitalmärkte und den internationalen Handel. Des Weiteren sind die Lieferketten, die Versorgung mit und Preise von Rohstoffen inklusive Energierohstoffen sowie die Versorgung mit Teilen und Komponenten von den Folgen des Konflikts betroffen.

Der Verkauf von Porsche-Fahrzeugen und Ersatzteilen nach Russland und Belarus, der von den EU-Sanktionen betroffen ist, wurde zeitnah nach Ausbruch des Konflikts eingestellt.

Über die in Russland befindlichen Geschäftseinheiten wurde im Dezember 2022 eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung getroffen. Die rechtliche Übertragung steht unter dem Vorbehalt der Freigabe der Transaktion durch die russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und die finale Feststellung des Kaufpreises im ersten Quartal 2023 stattfinden wird.

Für die Prognose des Jahres 2023 ist anzunehmen, dass sich die Lage im Konflikt zwischen Russland und der Ukraine im Vergleich zum Berichtsjahr nicht weiter verschlechtern wird und die weltweiten Absatzzahlen des Porsche AG Konzerns hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

BEEINTRÄCHTIGUNG DER GAS- UND ENERGIEVERSORGUNG

Die Versorgungssicherheit mit Energierohstoffen unterliegt grundsätzlich dem Risiko anhaltender geopolitischer Spannungen und Konflikte – hierbei besonders dem Russland-Ukraine-Konflikt. Eine mögliche Gasmangellage oder Unterbrechung der Stromversorgung in Europa könnte zu stärkeren Beeinträchtigungen führen, insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung der Produktion mit Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen.

Für das Jahr 2023 ist davon auszugehen, 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 2023 die Annahme zugrunde, dass es zu keinen weiteren Energiepreiserhöhungen im Vergleich zum Berichtsjahr kommt.

VERFÜGBARKEIT WESENTLICHER TEILE

Die Verfügbarkeit von Rohstoffen, Teilen und Komponenten, insbesondere von Halbleitern, bestimmt in hohem Maße die Möglichkeiten zur Produktion von Fahrzeugen im Automobilsektor. Halbleiter sind von entscheidender Bedeutung vor allem für die immer wichtiger werdenden Konnektivitätsdienstleistungen (Connectivity), die Fertigung elektrifizierter Fahrzeuge sowie für sicheres und autonomes Fahren. Eine weltweite Unterversorgung insbesondere mit Halbleitern beeinträchtigt derzeit Automobilhersteller rund um die Welt. Auch der Porsche AG Konzern ist davon betroffen. Darüber hinaus kam es im Berichtsjahr teilweise zu einem temporären Abriss der Versorgung mit Kabelsträngen und weiteren Teilen/Komponenten als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts mit entsprechenden Auswirkungen auf die Produktions- und Absatzsituation des Porsche AG Konzerns.

Die Prognose des Jahres 2023 geht davon aus, dass sich die Situation in der Lieferkette im Vergleich zum Berichtsjahr insgesamt verbessern wird und Engpässe bei Vorprodukten, insbesondere bei wesentlichen Teilen wie Halbleitern und Kabelsträngen, abnehmen sollten, sodass alle Vorprodukte in der für die Produktion erforderlichen Menge verfügbar sein werden. Dies gilt vorbehaltlich sich nicht verschärfender Rahmenbedingungen (u. a. ein Wiederaufflammen der Covid-19-Pandemie oder eine Verschärfung des Russland-Ukraine-Konflikts).

ROHSTOFFPREISE

Wie praktisch jeder Hersteller von Fahrzeugen ist auch der Porsche AG Konzern vom globalen Angebot an Rohstoffen abhängig, welches maßgeblich von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst wird. Die Versorgung mit Rohstoffen rückte in den Vordergrund, da es durch die globale Covid-19-Pandemie und durch den Russland-Ukraine-Konflikt zu Lieferengpässen bei Vorprodukten sowie teilweise deutlichen Preissteigerungen kam. Zu den wichtigsten Rohstoffen des Porsche AG Konzerns gehören Aluminium, Stahl, Palladium, Rhodium, Nickel, Kupfer, Lithium, Kobalt, Magnesium, seltene Erden und Edelgase (insbesondere Neon), für welche sich im Berichtsjahr die durchschnittlichen Preise aufgrund von Lieferengpässen im Vergleich zur Vorperiode erhöhten. Einen Teil des Risikos aus Preisschwankungen sichert dabei der Volkswagen Konzern ab.

Die Prognose 2023 nimmt 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 weiteren Preissteigerungen führen sollte.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Die Ertragslage des Porsche AG Konzerns ist aufgrund der globalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten den Risiken und Chancen von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Kursschwankungen des Euro (EUR) gegenüber dem chinesischen Renminbi (CNY), dem US-Dollar (USD) und dem britischen Pfund (GBP) sind dabei von besonderer Bedeutung. Sowohl transaktionale als auch translatorische Wechselkurseffekte können die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Unternehmens bei Wechselkursänderungen dieser Währungen beeinflussen. Der Porsche AG Konzern verfolgt im Hinblick auf die Natur des Geschäfts eine eher konservative, aber dennoch flexible Hedging-Politik zur Verringerung des Netto-Währungsrisikos unter Anwendung entsprechender Instrumente.

Das Netto-Exposure ist für das Jahr 2023 in den wichtigsten Währungen weitgehend abgesichert. Die Prognose für 2023 beruht auf der Annahme, dass sich die Wechselkurse im Vergleich zum Berichtsjahr innerhalb eines vergleichbaren Korridors bewegen werden.

ABSCHREIBUNGEN

Das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns beruht auf der Produktion und dem Vertrieb von Fahrzeugen im Luxussegment sowie dem Angebot von Mobilitätsdienstleistungen. Um auch zukünftig den Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft begegnen zu können, erweitert der Porsche AG Konzern sein Produkt- und Angebotsportfolio beständig. In diesem Sinne gestaltet es die Transformation des Porsche AG Konzerns hin zur Elektromobilität und Digitalisierung durch zukunftsgerichtete Aufwendungen. Dabei entwickelt es die Produkte von morgen und investiert in eine digitale, elektrifizierte und nachhaltige Zukunft des Unternehmens. Aus diesen Aufwendungen für die Zukunft resultieren dementsprechend Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen sowie Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte, welche somit bereits heute in den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen wiederzufinden sind.

Die Prognose 2023 geht deshalb davon aus, dass sich die Summe der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Vergleich zum Berichtsjahr stark erhöhen wird.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Für das Jahr 2023 geht der Porsche AG Konzern mit seiner Planung davon aus, dass die durchschnittliche globale Wirtschaftsleistung auf einem im Vergleich zum Berichtsjahr etwas geringeren Niveau weiterwachsen wird. Dies gilt vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie und vorbehaltlich eines sich nicht weiter verschärfenden Russland-Ukraine-Konflikts oder anderer geopolitischer Konfliktherde mit globalen Auswirkungen. Weiterhin sind Risiken mit protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus sowie Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen inklusive Energie zu erkennen.

Für die Pkw-Märkte ist im Jahr 2023 in den verschiedenen Regionen der Welt mit einer unterschiedlichen Entwicklung bei einer gleichzeitig insgesamt spürbaren Zunahme sowie einer steigenden Wettbewerbsintensität zu rechnen.

Auch im Jahr 2023 dürften automobilbezogene Finanzdienstleistungen eine große Bedeutung für den weltweiten Absatz von Automobilen haben.

Für das Gesamtjahr 2023 erwartet der Porsche AG Konzern basierend auf den vorgenannten Annahmen eine Operative Umsatzrendite in einer Bandbreite von 17 bis 19 %. In dieser Prognose sind angenommene Umsatzerlöse im Korridor von rund 40 bis 42 Mrd. € enthalten.

Im Segment Automobile ist für die Netto-Cashflow Marge mit einem Wert zwischen 10 und 12 % zu rechnen, die EBITDA Marge Automobile dürfte zwischen 25 und 27 % liegen.

Im Rahmen der Absatzprognose 2023 rechnet das Unternehmen mit einem Anteil vollelektrifizierter Fahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) von 12 bis 14 % der insgesamt an Kunden ausgelieferten Neufahrzeuge.

Stuttgart, 20. Februar 2023

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

KONZERNABSCHLUSS

Mission R

238 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

239 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

240 KONZERNBILANZ

242 KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

244 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

245 KONZERNANHANG

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	**1**	**37.630**	**33.138**
Kosten der Umsatzerlöse	2	–27.084	–24.281
Bruttoergebnis		**10.546**	**8.857**
Vertriebskosten	3	–2.353	–2.111
Verwaltungskosten	4	–1.655	–1.426
Sonstige betriebliche Erträge	5	1.894	1.079
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	–1.662	–1.085
Operatives Ergebnis		**6.770**	**5.314**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	–7	–22
Zinsertrag[1]	8	461	425
Zinsaufwand[1]	8	–114	–117
Übriges Finanzergebnis	9	–40	129
Finanzergebnis		**299**	**415**
Ergebnis vor Steuern		**7.069**	**5.729**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	–2.112	–1.691
tatsächlich		–1.927	–1.528
latent		–185	–163
Ergebnis nach Steuern		**4.957**	**4.038**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	25	4.950	4.032
davon Ergebnisanteil Minderheiten	11	7	6
Gewinnabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH	25	–3.979	–1.858
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**12**	**5,43**	**4,42**
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**12**	**5,44**	**4,43**

[1] Das Vorjahr wurde angepasst.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	**4.957**	**4.038**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.227	877
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	–668	–261
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.559	616
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	22	43
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**1.582**	**659**
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	231	397
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	231	397
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	231	397
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	–40	–1.523
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	892	–75
Cashflow Hedges (OCI I) vor Steuern	852	–1.598
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI I)	–253	480
Cashflow Hedges (OCI I) nach Steuern	599	–1.118
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–982	–391
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	315	570
Cashflow Hedges (OCI II) vor Steuern	–667	179
Latente Steuern auf Cashflow Hedges (OCI II)	202	–54
Cashflow Hedges (OCI II) nach Steuern	–464	125
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**366**	**–595**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.666	–101
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	–719	165
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**1.947**	**64**
Gesamtergebnis	**6.904**	**4.102**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	6.898	4.095
davon Ergebnisanteil Minderheiten	6	7

KONZERNBILANZ

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte		**27.488**	**32.830**
Immaterielle Vermögenswerte	13	7.473	6.190
Sachanlagen	14, 35	8.924	8.763
Vermietete Vermögenswerte	15, 35	3.854	3.954
At Equity bewertete Anteile	16	623	573
Sonstige Finanzanlagen	16	636	313
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	4.382	3.461
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	753	8.596
Sonstige Forderungen	21	100	113
Latente Ertragsteueransprüche	22	742	867
Kurzfristige Vermögenswerte		**20.186**	**18.552**
Vorräte	17	5.504	4.517
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	1.290	1.199
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	1.538	1.081
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	5.493	5.353
Sonstige Forderungen	21	728	579
Ertragsteuerforderungen	22	87	155
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	23	1.795	982
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	24	3.719	4.686
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		31	–
Bilanzsumme		**47.673**	**51.382**

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlage" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente", die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren, enthalten sind.

Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Passiva			
Eigenkapital	**25**	**17.027**	**22.935**
Gezeichnetes Kapital		911	45
Kapitalrücklage		3.822	14.225
Gewinnrücklagen		12.387	9.146
Übrige Rücklagen		–101	–489
Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche AG		17.019	22.927
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		8	8
Langfristige Schulden		**14.033**	**15.368**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	26	3.668	5.525
Sonstige Rückstellungen	27	1.138	1.184
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	32	1.605	782
Finanzschulden	28	6.016	6.599
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	872	633
Sonstige Verbindlichkeiten	31	734	645
Kurzfristige Schulden		**16.613**	**13.079**
Ertragsteuerrückstellungen	32	167	126
Sonstige Rückstellungen	27	2.812	2.189
Finanzschulden	28	3.464	3.128
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29	2.899	2.447
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	5.287	3.638
Sonstige Verbindlichkeiten	31	1.908	1.486
Ertragsteuerverbindlichkeiten	32	64	65
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		12	–
Bilanzsumme		**47.673**	**51.382**

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Übrige Rücklagen: Währungs-umrechnung	Übrige Rücklagen: Sicherungsgeschäfte: Cashflow Hedges (OCI I)	Übrige Rücklagen: Sicherungsgeschäfte: Abgegrenzte Kosten der Sicherungs-beziehung (OCI II)	Übrige Rücklagen: Eigenkapital- und Fremdkapital-instrumente	Übrige Rücklagen: At Equity bewertete Anteile	Eigenkapital vor Minderheiten	Anteile an Minderheiten	Summe Eigenkapital
Stand am 01.01.2021	**45**	**13.754**	**6.302**	**–173**	**757**	**–465**	**0**	**–1**	**20.219**	**5**	**20.224**
Ergebnis nach Steuern	–	–	4.032	–	–	–	–	–	4.032	6	**4.038**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	616	396	–1.118	125	43	1	63	1	**64**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**4.648**	**396**	**–1.118**	**125**	**43**	**1**	**4.095**	**7**	**4.102**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	54	–	–	–	–54	–	–	–	**–**
Kapitaleinlage	–	471	–	–	–	–	–	–	471	–	**471**
Ergebnisabführung und Dividendenausschüttungen	–	–	–1.858	–	–	–	–	–	–1.858	–4	**–1.862**
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Stand am 31.12.2021	**45**	**14.225**	**9.146**	**223**	**–361**	**–340**	**–11**	**0**	**22.927**	**8**	**22.935**
Stand am 01.01.2022	**45**	**14.225**	**9.146**	**223**	**–361**	**–340**	**–11**	**0**	**22.927**	**8**	**22.935**
Ergebnis nach Steuern	–	–	4.950	–	–	–	–	–	4.950	7	**4.957**
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	1.559	231	599	–464	22	1	1.948	0	**1.947**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**6.509**	**231**	**599**	**–464**	**22**	**1**	**6.898**	**6**	**6.904**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Kapitaleinlage	–	3.057	–	–	–	–	–	–	3.057	–	**3.057**
Ergebnisabführung und Dividendenausschüttungen	–	–	–3.979	–	–	–	–	–	–3.979	–6	**–3.986**
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Veränderung aus Sachausschüttung durch Abspaltung von Vermögenswerten	–	–11.679	–204	–	–	–	–	–	–11.883	–	**–11.883**
Übrige Veränderungen[1]	866	–1.781	916	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Stand am 31.12.2022	**911**	**3.822**	**12.387**	**454**	**238**	**–804**	**11**	**0**	**17.019**	**8**	**17.027**

[1] Die Übrigen Veränderungen beinhalten Umgliederungen innerhalb des Eigenkapitals, siehe hierzu **→ 25. EIGENKAPITAL**.

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe **→ 25. EIGENKAPITAL** erläutert.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**4.327**	**4.344**
Ergebnis vor Steuern	7.069	5.729
Ertragsteuerzahlungen	–2.368	–1.552
Abschreibungen[1]	3.189	3.214
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	5	35
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	52	23
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	–42	–222
Veränderung der Vorräte	–1.010	–152
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	–252	–409
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	1.052	543
Veränderung der Pensionsrückstellungen	366	471
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	572	539
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	–536	–931
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–983	–872
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	**7.114**	**6.416**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	–1.710	–1.442
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	–1.951	–1.601
Erwerb von Tochtergesellschaften	–257	–23
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	–278	–328
Veräußerung von Tochtergesellschaften	66	0
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	18	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	8	21
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen[2]	–481	–283
Veränderung der Darlehensforderungen[2]	–2.021	–2.308
Cashflow aus Investitionstätigkeit	**–6.606**	**–5.965**
Kapitaleinzahlungen	3.057	471
Ergebnisabführung und Dividendenzahlung	–3.361	–1.864
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	–
Aufnahmen von Anleihen	4.319	5.243
Tilgungen von Anleihen	–4.745	–3.814
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	–245	–444
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–115	–110
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	**–1.089**	**–518**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	–2	50
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[3]	**–583**	**–17**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**3.745**	**4.327**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.745	4.327
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	6.483	4.079
Brutto-Liquidität	**10.228**	**8.406**

[1] Saldiert mit Zuschreibungen.

[2] Die Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten wurden im Vorjahr zusammen mit der Veränderung der Darlehensforderungen ausgewiesen.

[3] Darstellungsänderung Vorjahr. Die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beinhaltet Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe → **33. KAPITALFLUSSRECHNUNG** erläutert.

KONZERNANHANG

DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2022

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 2022 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.

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 2022 ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 20. Februar 2023 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Börsengang

Seit dem 28. September 2022 sind die von der Porsche AG ausgegebenen Vorzugsaktien zum Handel am regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) zugelassen; erster Handelstag war der 29. September 2022.

Der Wertpapierprospekt und die angehängten Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2021, 2020 und 2019 sowie der Halbjahresfinanzbericht für die Berichtsperiode vom 1. Januar 2022 bis 30. Juni 2022 wurden auf unserer Internetseite ↗ **https://investorrelations.porsche.com/** veröffentlicht.

Am 19. Dezember 2022 wurden die Vorzugsaktien der Porsche AG in den Deutschen Aktien-Index (DAX) aufgenommen. Der Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie der zwischen diesen Gesellschaften bestehende Beherrschungsvertrag endete gemäß § 307 AktG zum Ende des Geschäftsjahres am 31. Dezember 2022.

Vor dem Börsengang hat die Porsche AG zwei Abspaltungen nach § 123 UmwG mit Eintragung in das Handelsregister am 6. Juli 2022 bzw. 11. Juli 2022 zivilrechtlich wirksam durchgeführt. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe **→ 25. Eigenkapital.**

Als Anerkennung für den Beitrag der Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns zum erfolgreichen Börsengang wurden innerhalb des vierten Quartals 2022 Sonderzahlungen in Höhe von 186 Mio. € aufwandswirksam erfasst und ausbezahlt.

Russland-Ukraine-Konflikt/Russlandgeschäft (IFRS 5)

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie-und Rohstoffmärkten ergeben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem ist international ein deutlicher Anstieg der Zins-und Inflationsraten zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang verschärften sich direkt nach dem Beginn des Konflikts auch die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Porsche AG Konzern war dadurch insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Der Porsche AG Konzern hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, sodass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

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 sich die Porsche AG entschieden, den Fahrzeugexport vorerst einzustellen. 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.

Darüber hinaus hat Russland selbst in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation. Die weiteren Verschärfungen der Sanktionen führten zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland. Im Dezember 2022 hat die Porsche AG eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung von drei Tochtergesellschaften in Russland getroffen, die als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5 klassifiziert wurden. Siehe hierzu auch die Erläuterung im Abschnitt **→ IFRS 5 - Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.**

Ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt und dessen mittelbare Auswirkungen sowie die Entwicklung der Zins- und Inflationsraten wurde zum 31. Dezember 2022 die Werthaltigkeit von wesentlichen Vermögenswerten des Porsche AG Konzerns überprüft. Die Überprüfung der Werthaltigkeit ergab keinen über die normale Bewertung hinausgehenden Wertminderungsbedarf. Im Zusammenhang mit der Bewertung der Zur Veräußerung gehaltenen Veräußerungsgruppe siehe die Erläuterung im Abschnitt **→ IFRS 5 - Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.** Eine Einschätzung der vielfältigen Auswirkungen einer zunehmenden Versorgungsunsicherheit von Energierohstoffen in Europa (z.B. der Gasmangellage) kann auch aufgrund der sehr dynamischen Entwicklung derzeit jedoch noch nicht verlässlich vorgenommen werden.

Durch die Turbulenzen auf den Geld- und Kapitalmärkten aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts waren vor allem aus der vorzeitigen Beendung des Währungssicherungsgeschäfts Erträge in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrages innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Weiterhin fielen Aufwendungen in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrags für die Duplizierung von Standorten ukrainischer Lieferanten an.

Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Neben den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts führte die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 im Berichtszeitraum regionsbezogen zu erheblichen Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Insbesondere in China kam es während des Berichtszeitraums infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Versorgungsengpässe bei Teilen

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern, gestiegene Preise und Knappheit bei Rohstoffen, Qualitätsprobleme bei Zukaufteilen und Störungen in der Lieferkette sowie Großschadensereignisse bei Lieferanten und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Zusammengefassten Lagebericht 2022, insbesondere in den Kapiteln **→ Geschäftsverlauf, → Ertrags-, Finanz-und Vermögenslage, → Prognosebericht** sowie **→ Risiko-und Chancenbericht.**

IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Die Porsche AG hat im Dezember 2022 eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung zweier russischen 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, getroffen. Des Weiteren wurde mit dem unabhängigen konzernfremden Investor eine Vereinbarung über die Rückkaufoption getroffen, die frühestens fünf und spätestens zehn Jahre nach Veräußerung ausgeübt werden kann. Die rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag der noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und eine finale Feststellung des Kaufpreises innerhalb des ersten Quartals des Jahres 2023 stattfinden wird.

Die Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe wurde zum beizulegenden Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt. Nachfolgend sind die Hauptgruppen der als Zur Veräußerung gehaltenen klassifizierten Vermögenswerte und Schulden dargestellt.

Mio. €	31.12.2022
Vorräte	3
Ertragsteuerforderungen	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	26
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**31**
Sonstige Rückstellungen	7
Sonstige Verbindlichkeiten	5
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	**12**

Die kumulierten negativen Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 40 Mio. €, die in Verbindung mit der Veräußerungsgruppe stehen, sind in den übrigen Rücklagen enthalten.

Für die Veräußerungsgruppe wurde ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € ermittelt. Der korrespondierende Wertminderungsaufwand wurde in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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 das Kapitel **→ 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. Dies ist der Fall, wenn die Porsche AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Bei den im Porsche AG Konzern konsolidierten strukturierten Unternehmen wird auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten bestimmt und dadurch die eigenen variablen Rückflüsse beeinflusst. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

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:

	2022	2021
Muttergesellschaft und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften einschließlich Wertpapierspezialfonds		
Inland	28	28
Ausland	86	85
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	12	10
Ausland	38	32
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	31	21
Ausland	43	32
	238	**208**

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
Erwerb	–	1
Gründung	1	–
	1	**2**
Entkonsolidierungen		
Verkäufe/Sonstige	1	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 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 118 Mio. € (2021: 168 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Wertminderung in Höhe von 45 Mio. € (2021: Wertaufholung in Höhe von 51 Mio. €) auf den erzielbaren Betrag von 122 Mio. € (2021: 166 Mio. €) in den Sonstigen Erträgen und Aufwendungen aus Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis erfasst. Der erzielbare Betrag entspricht dem Nutzungswert (Vorjahr: beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten).

Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein Kapitalkostensatz von 9,9 % (2021: 7,6 %) zugrunde gelegt.

RIMAC GROUP D.O.O.

Der Porsche AG Konzern hatte bereits im vergangenen Jahr seinen Anteil an dem kroatischen Technologiekonzern Rimac Group d.o.o. mit Hauptsitz in Sveta Nedelja, Kroatien von 15 % auf 22 % aufgestockt. Dies führte zu einem maßgeblichen Einfluss und der erstmaligen Bewertung At Equity. Im Zuge einer weiteren Finanzierungsrunde im laufenden Geschäftsjahr 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. Nach der Transaktion hält der Porsche AG Konzern weiterhin mehr als 20 % an der Rimac Group und bewertet diese unverändert At Equity. Rimac Group entwickelt und produziert Hochleistungskomponenten für Elektrofahrzeuge. Außerdem hält Rimac Group Anteile an Bugatti Rimac.

BUGATTI RIMAC D.O.O.

Die Anteile an dem Unternehmen Bugatti Rimac d.o.o. erwarb die Porsche AG im Dezember 2021. Der Porsche AG Konzern hält 45 % der Anteile und übt einen maßgeblichen Einfluss aus. Die erstmalige At Equity Bewertung erfolgte im Vorjahr auf einer vorläufigen Basis. Im Geschäftsjahr wurde diese abgeschlossen, es ergaben sich daraus keine wesentlichen Anpassungen. Der Hauptsitz von Bugatti Rimac ist Sveta Nedelja, Kroatien. Unter dem Dach von Bugatti Rimac werden die Sportwagen der Marken Bugatti und Rimac entwickelt und produziert.

IONITY HOLDING GMBH & CO. KG

Der Anteil der Porsche AG beträgt rund 15 % (2021: 20 %) und es besteht seit diesem Geschäftsjahr ein maßgeblicher Einfluss aufgrund von Mitspracherechten, weshalb die IONITY Holding GmbH & Co. KG als assoziiertes Unternehmen klassifiziert und weiterhin nach der Equity-Methode bewertet wird. Die IONITY GmbH & Co. KG hat ihren Sitz in München. Die Gesellschaft entwickelt und vertreibt ein Schnellladenetz für Elektrofahrzeuge in Europa. Im Vorjahr erfolgte der Ausweis der IONITY Holding GmbH & Co. KG als Gemeinschaftsunternehmen.

Zusammengefasste Finanzinformationen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen auf 100%-Basis

Mio. €	Bertrandt[1]	Rimac Group[2]	Bugatti Rimac[3]
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	–	–
2021			
Höhe des Anteils in %	29	22	45
Langfristige Vermögenswerte	610	395	317
Kurzfristige Vermögenswerte	476	75	366
Langfristige Schulden	407	50	67
Kurzfristige Schulden	155	36	321
Nettobuchwert	524	384	296
Umsatzerlöse	846	30	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	–16	–60	–
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	0	–	–
Gesamtergebnis	–16	–60	–
Erhaltene Dividenden	0	–	–

[1] Die Bertrandt AG hat ein abweichendes Geschäftsjahr. Daher betreffen die Bilanzangaben zu Bertrandt den Bilanzstichtag zum 30. September 2022 und die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2022 den Zeitraum vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2022 und im Geschäftsjahr 2021 den Zeitraum vom 1. Oktober 2020 bis zum 30. September 2021.

[2] Im Geschäftsjahr 2021 der Zeitraum vom 1. April 2021 bis zum 31. Dezember 2021.

[3] Im Geschäftsjahr 2021 Ende Dezember erworben.

Überleitungsrechnung von den Finanzinformationen zum Equity-Buchwert

Mio. €	Bertrandt	Rimac Group	Bugatti Rimac
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
2021			
Nettobuchwert 01.01.	541	363	–
Gewinn/Verlust	–16	–60	–
Sonstiges Ergebnis	0	–	–
Veränderung Rücklagen	–	81	–
Dividenden	–1	–	–
Nettobuchwert 31.12.	524	384	296
Anteiliges Eigenkapital	152	85	133
Konsolidierungen/Geschäfts- oder Firmenwert/Sonstiges	14	63	86
Buchwert des Equity-Anteils	166	148	219

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen

Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	–53	–35
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gesamtergebnis	**–53**	**–35**
Buchwert der Equity-Anteile	62	39

Es bestehen Eventualschulden gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 124 Mio. € (2021: 121 Mio. €).

KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag des Mutterunternehmens entspricht, aufgestellt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Unternehmenszusammenschlüsse und Entkonsolidierungen

Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich gem. IFRS 3 aus der Summe der mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt übertragenen Gegenleistung und der nicht beherrschenden Anteile am Unternehmen. Die nicht beherrschenden Anteile können dabei entweder zu deren beizulegendem Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoreinvermögen des erworbenen Unternehmens, jedoch ohne Geschäfts- oder Firmenwert, bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten, die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die erworbenen, identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt.

Im Rahmen von sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der hieraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden übersteigen, entsteht in Höhe des übersteigenden Betrags ein Geschäfts- oder Firmenwert. Dieser wird einem mindestens einmal jährlich durchzuführenden Impairment-Test unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Geschäfts- oder Firmenwerts unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden unterschreiten, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Überprüfung in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits voll konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der sich aus der Selbstständigkeit der Einzelgesellschaften ergebenden Bilanzierung und Bewertung, sodass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die das Mutterunternehmen oder eine ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften zugunsten anderer konsolidierter Tochtergesellschaften übernimmt, eliminiert.

Wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist und das Mutterunternehmen weiterhin Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen hält, werden diese Anteile mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfasst.

Bei Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung und dem abgehenden Nettoeinvermögen zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts (einschließlich eines noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) erfolgswirksam erfasst. Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge des bisherigen Tochterunternehmens für Fremdwährungseffekte, zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere, Cashflow Hedges und At Equity bewertete Anteile des bisherigen Tochterunternehmens werden zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts ebenfalls erfolgswirksam ausgebucht. Eine gem. IFRS 3 gebildete Neubewertungsrücklage wird hingegen zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgswirksam ausgebucht, sondern erfolgsneutral in die Gewinnrücklagen umgebucht.

AUSWIRKUNGEN NEUER BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTER IFRS

Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften haben alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Mit dem 1. Januar 2022 sind im Rahmen der Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2020 (Annual Improvements Project 2020) diverse Regelungen in Kraft getreten. Diese beinhalten Klarstellungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41 (jährliche Verbesserungen der IFRS 2018-2020). Da IFRS 1 die Erstanwendung der IFRS und IAS 41 die Bilanzierung in der Landwirtschaft regeln, ergeben sich aus diesen Standardänderungen keine Auswirkungen für den Porsche AG Konzern. Die Änderung im IFRS 9 enthält eine Klarstellung hinsichtlich der Gebühren, die ein Unternehmen bei der Beurteilung, ob sich die Bedingungen einer neuen oder geänderten finanziellen Verbindlichkeit wesentlich von den Bedingungen der ursprünglichen finanziellen Verbindlichkeit unterscheiden, einbezieht. In den Illustrative Examples zum IFRS 16 wurde ein Beispiel gestrichen, welches wiederholt zu Missverständnissen bezüglich Mietereinbauten geführt hatte.

Ferner wurden Änderungen am IAS 16 vorgenommen, die ebenfalls seit dem 1. Januar 2022 anzuwenden sind. Demnach sind Erlöse aus dem Verkauf von in der Testphase von Sachanlagen hergestellten Gütern zukünftig als Ertrag und nicht mehr aufwandsmindernd zu erfassen. Die Kosten und Erlöse für die Herstellung von Produkten in der Testphase von Sachanlagen sind demnach nun separat im Aufwand und Ertrag zu erfassen.

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2022 anzuwenden sind Änderungen am IAS 37. Diese stellen klar, dass bei der Beurteilung, ob es sich bei einem Vertrag um einen belastenden Vertrag (onerous contract) handelt, neben den durch den Vertrag zusätzlich entstehenden Kosten (incremental cost) auch weitere der Vertragserfüllung direkt zurechenbare Kosten (z.B. anteilige Abschreibung einer zur Vertragserfüllung genutzten Sachanlage) mit in die Bestimmung der Vertragserfüllungskosten einzubeziehen sind.

Schließlich wurde im IFRS 3 ein Verweis auf das Rahmenkonzept aktualisiert und Klarstellungen aufgenommen, die sicherstellten, dass die bisherige Bilanzierungspraxis unter IFRS 3 grundsätzlich unverändert bleiben kann.

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 ist 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 Referenzzinsätze 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 schließt Ankündigungen der zuständigen Aufsichtsbehörden ein.

Bezüglich der Finanzinstrumente, die abzulösende Referenzzinssätze verwenden, beabsichtigt der Porsche AG Konzern die erforderlichen Umstellungen vor deren offiziellen Ablösedaten vollständig sicherzustellen, beispielsweise indem bestehende derivative Geschäfte („legacy trades“) vorzeitig auf die neuen Referenzzinssätze angepasst werden (aktiver Ansatz) und somit eine Inanspruchnahme von Rückfallmechanismen, die auf dem ISDA 2020 IBOR Fallbacks Protocol der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) oder auf entsprechenden bilateralen Vereinbarungen mit den Kontrahenten des Volkswagen Konzerns basieren (passiver Ansatz), vermieden werden kann. Für den Fall neuer Derivate-Transaktionen, die abzulösende Referenzzinssätze verwenden, wurden entsprechende Rückfallmechanismen anhand des ISDA 2020 IBOR Fallbacks Supplement zu den 2006 ISDA Definitions, der 2021 ISDA Interest Rate Derivatives Definitions und/oder des 2018 ISDA Benchmark Supplement in die relevanten Rahmenverträge mit externen Gegenparteien integriert.

Das Volumen der Finanzinstrumente, das zum Bilanzstichtag noch von einer Umstellung auf neue Referenzzinssätze betroffen ist, entfällt auf derivative und nicht derivative finanzielle Vermögenswerte und Schulden. Diese sind im Porsche AG Konzern den nachstehenden Referenzzinssätzen zuzuordnen. Aus unserer Sicht ist der EURIBOR nicht von einer Ablösung betroffen und demnach sind solche Finanzinstrumente nicht in der Angabe enthalten.

Volumen der Finanzinstrumente, die zum 31. Dezember 2022 von der Umstellung auf neue Referenzzinssätze betroffen sind:

Mio. €	Nicht derivative finanzielle Vermögenswerte Buchwert	Nicht derivative finanzielle Verbindlichkeiten Buchwert	Derivate Nominalvolumen
USD LIBOR	–	2.095	3.027
CAD CDOR	–	265	239
Summe	**–**	**2.360**	**3.266**

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Porsche AG Konzerns.

NICHT ANGEWENDETE NEUE BEZIEHUNGSWEISE GEÄNDERTE IFRS

Die Porsche AG hat in ihrem Konzernabschluss 2022 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2022 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/ Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht[1]	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 16	Sale and Leaseback Transaktionen	22.09.2022	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.05.2017	01.01.2023	Ja[2]	Detaillierte Beschreibung nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Versicherungsverträge – Änderungen an IFRS 17	25.06.2020	01.01.2023	Ja[2]	Detaillierte Beschreibung nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 Vergleichsinformationen	09.12.2021	01.01.2023	Ja[2]	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12.02.2021	01.01.2023	Ja	Anpassung der entsprechenden Anhangangaben. Im Wesentlichen Verzicht auf Wiedergabe der gesetzlichen Vorschriften.
IAS 1	Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen	31.10.2022	01.01.2024	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 8	Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	12.02.2021	01.01.2023	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 12	Latente Steuern auf Leasingverhältnisse sowie Stilllegungs- und Rückbauverpflichtungen	07.05.2021	01.01.2023	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen

[1] Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften auf Basis des IFRS „Effective Dates", unter Vorbehalt der Übernahme durch die EU, falls das Endorsement der EU noch aussteht.

[2] Das Endorsement durch die EU enthält eine Ausnahme, die Unternehmen in bestimmten Fällen von der Anwendung einer Bewertungsvorgabe wahlweise befreit.

IFRS 17 Versicherungsverträge

IFRS 17 ändert die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen und ersetzt den bisherigen Standard IFRS 4. Der Porsche AG Konzern wird erstmalig zum 01. Januar 2023 grundsätzlich unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes sowie bei bestimmten Sachverhalten unter Anwendung des modifiziert retrospektiven Ansatzes auf die neuen Vorgaben des IFRS 17 umstellen. Gegenwärtig erwartet der Porsche AG Konzern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der Neuerungen, bevor dies nach den Übergangsregelungen des IASB erstmals verpflichtend erforderlich ist, ist nicht geplant.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

In den Abschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalls umgerechnet. Nicht monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden erfolgswirksam erfasst.

Die in Fremdwährung aufgestellten Abschlüsse der in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum gewichteten Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst. Bei Abgang wird dieser gesonderte Posten, sofern er auf das Mutterunternehmen entfällt, erfolgswirksam aufgelöst.

Folgende für den Konzernabschluss wesentliche Wechselkurse wurden für die Währungsumrechnung verwendet:

		Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	1 € =	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
Australien	AUD	1,5706	1,5612	1,5175	1,5748
Brasilien	BRL	5,6444	6,3068	5,4444	6,3812
China	CNY	7,3661	7,1870	7,0814	7,6333
Großbritannien	GBP	0,8868	0,8400	0,8526	0,8600
Hongkong	HKD	8,3210	8,8278	8,2530	9,1980
Japan	JPY	140,6650	130,3200	138,0236	129,8605
Kanada	CAD	1,4440	1,4417	1,3705	1,4833
Republik Korea	KRW	1.338,2950	1.344,9650	1.358,1973	1.353,9383
Russland	RUB	76,2868	84,9779	73,2742	87,2288
Schweiz	CHF	0,9852	1,0332	1,0054	1,0815
USA	USD	1,0677	1,1320	1,0541	1,1834

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 Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt. Die Vergleichsinformationen basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für die Berichtsperiode des Geschäftsjahres 2022 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 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 Erwerbszeitpunkt. 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- oder Herstellungskosten vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen bewertet. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

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.

Leasingverhältnisse

Der Porsche AG Konzern bilanziert Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Dieser definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag oder den Teil eines Vertrags, mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen eine Gegenleistung gewährt.

Nutzungsrechte/Leasingverbindlichkeiten

Tritt der Porsche AG Konzern als Leasingnehmer auf, erfasst er in seiner Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit. Die Leasingverbindlichkeit wird im Porsche AG Konzern mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich direkter Kosten bewertet wird.

Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht grundsätzlich linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte 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 und im Rahmen des nach den Regelungen des IAS 36 durchgeführten Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

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. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung bzw. Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung bzw. Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

Vermietete Vermögenswerte

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen bei vermieteten Vermögenswerten basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasing-Verhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit dem am Eigentum am Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken.

Bei einem Operating-Leasing-Verhältnis liegen die wesentlichen Risiken und Chancen beim Porsche AG Konzern. Der Leasinggegenstand wird Zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten im Anlagevermögen des Porsche AG Konzerns bilanziert und die in der Periode vereinnahmten Leasingraten als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen 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 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.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des Porsche AG Konzerns ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

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 nach der Equity Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Porsche AG Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen unter Berücksichtigung etwaiger Auswirkungen aus einer Kaufpreisallokation fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

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 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten 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. Neben dem Russland-Ukraine-Konflikt werden die Wachstumsaussichten darüber hinaus von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten in anderen Regionen belastet. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt einen Anstieg aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiterwachsen wird. Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Porsche AG Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, des Russland-Ukraine-Konfliktes sowie der Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen auf die ersten Jahre des Planungszeitraumes. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2023 aus der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung und nachhaltige Effekte aus der Covid-19-Pandemie sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden.Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Inflationsraten unterlagen auch die bei den Werthaltigkeitstests verwendeten Kapitalkosten (WACC) für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einer starken Veränderung. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2023 unterstellte Entwicklung der operativen Rendite liegt dabei im Rahmen der Prognose des Porsche AG Konzerns.

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 Branchengegebenheiten und berücksichtigt die spezifische Preis- und Kostensituation.

Der Werthaltigkeitstest wird für noch nicht genutzte Vermögenswerte zu Beginn der Aktivierungsphase und anschließend jährlich auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung durchgeführt. Für bereits der Nutzung unterliegende Vermögenswerte wird ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen eines entsprechenden Ereignisses (Triggering Event) durchgeführt. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird ein risikoäquivalenter Marktkapitalisierungszinssatz verwendet. Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf einem Zinssatz für risikofreie Anlagen. Darüber hinaus werden neben einer Marktrisikoprämie spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Verschuldungsgrad und Fremdkapitalzinssatz berücksichtigt. Die Zusammensetzung der 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. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. 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). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. 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

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt.

IFRS 9 unterteilt finanzielle Vermögenswerte dabei in folgende Kategorien:

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) und
- Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente).

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden und
- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden.

Die oben dargestellten Kategorien 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

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung die Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme ist (Geschäftsmodell „Halten“). Die Zahlungsströme dieser Vermögenswerte betreffen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet:

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- unter Berücksichtigung etwaiger gebildeter Risikovorsorgen, Abschreibungen für Wertminderungen und Uneinbringlichkeit bei finanziellen Vermögenswerten sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei den finanziellen Schulden, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und Schuldverschreibungen, Darlehen und übrigen Verbindlichkeiten. Gewinne oder Verluste aus der Wertentwicklung der fortgeführten Anschaffungskosten werden einschließlich der Effekte aus Wechselkursveränderungen erfolgswirksam erfasst. Bei kurzfristigen Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

Bei den „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten“ handelt es sich um

- Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
- Finanzschulden,
- Termingeldanlagen,
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Die Wertänderung von „Zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten“ wird entweder erfolgsneutral im OCI bilanziert oder erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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, d.h. Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Beteiligungen werden niemals in die Gewinn- und Verlustrechnung, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklagen umgebucht (ohne Reklassifizierung). 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. Soweit Hinweise auf eine Wertminderung bestehen, wird der niedrigere Barwert der geschätzten künftigen Cashflows angesetzt.

Alle finanziellen Vermögenswerte, die weder „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ noch „Erfolgsneutral zum Fair Value“ bilanziert werden, fallen in die Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet“. Die „Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte“ sehen insbesondere die Realisierung von Cashflows im Rahmen von Verkäufen von Finanzinstrumenten vor (Geschäftsmodell „Verkaufen“).

In diese Kategorie 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 außerhalb von Hedge Accounting.

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.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttowert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt vom Porsche AG Konzern rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren.

Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert 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. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und dessen Effektivität nachgewiesen ist.

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. Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich 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. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedge wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Porsche AG Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, 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. 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 Zinssicherungsinstrumente.

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – wird im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes bilanziert.

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

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für Aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Latente Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden korrespondierend gebucht.

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.

Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden.

Aktive und Passive latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen, sich die Laufzeiten entsprechen und ein einklagbares Recht zur Aufrechnung besteht.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für laufende und frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung der Steuerpositionen werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Für potenzielle Verpflichtungen aufgrund noch nicht durch die Finanzverwaltung abschließend geprüfter Steuerfestsetzungen werden Rückstellungen passiviert. Die Bewertung einer identifizierten steuerlichen Unsicherheit orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern im Eigenkapital erfasst.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Schulden

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als Zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte bzw. Schulden ausgewiesen.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung umfasst variable Vergütungspläne mit Barausgleich. Die Verpflichtungen werden daher gemäß IFRS 2 als „cash-settled" Pläne bilanziert. Für diese Vergütungspläne erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen während der Laufzeit zum Fair Value unter Anwendung eines anerkannten Optionspreismodells.

Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht im Wesentlichen auf dem in IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt wurden, werden diese saldiert ausgewiesen.

Die Neubewertungen aus Pensionsplänen werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen erfasst. Der Dienstzeitaufwand wird in den Personalkosten, der Nettozinsaufwand/-ertrag aus der Aufzinsung der Rückstellung sowie aus der Verzinsung des Planvermögens in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Unternehmensanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

Sonstige Rückstellungen

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet. Der Erfüllungsbetrag wird auf Basis der bestmöglichen Schätzung berechnet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Rückstellungen für Gewährleistungen werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens gebildet. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf die Fristigkeit der Ressourcenabflüsse widerspiegelt. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 3,16 % (2021: -0,04%) verwendet. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegenüber Dritten verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den Sonstigen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält.

Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bzw. unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Im Rahmen des Versicherungsgeschäfts sind die in Rückdeckung übernommenen Gebrauchtwagengarantieversicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert. Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung der Schadensrückstellungen werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Die Schadensabwicklung erfolgt grundsätzlich innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern aus kündbaren Gesellschaftsanteilen werden erfolgswirksam zum Barwert des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

Kurzfristige Verbindlichkeiten 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 Re-

gel 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.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert. 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. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Sofern die erwarteten Kosten die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigen, wird ein Verlust aus diesen Verträgen erfasst.

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-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Segments Finanzdienstleistungen unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten anhand des Effektivzinssatzes erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Zins- und Provisionsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden ebenfalls in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Eventualschulden

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen unwahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann.

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. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt. 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 2022: 995 Mio. € (2021: 880 Mio. €); Buchwert der Aktivierten Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte am 31. Dezember 2022: 2.309 Mio. € (2021: 2.822 Mio. €), Buchwert des abnutzbaren Sachanlagevermögens ohne Betriebs- und Geschäftsgebäude am 31. Dezember 2022: 2.846 Mio. € (2021: 3.217 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 wird aus diesen Anpassungen ein Effekt in Höhe von 92,0 Mio. € für das Jahr 2023 und von 1,6 Mio. € für das Jahr 2024 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 2022: 997 Mio. € (2021: 1.028 Mio. €) und der Leasingverbindlichkeiten (Buchwert der Leasingverbindlichkeit am 31. Dezember 2022: 1.046 Mio. € (2021: 1.063 Mio. €)).

Die Festlegung des Zeitpunktes für die Aktivierung von Entwicklungskosten (Buchwert der aktivierten Entwicklungskosten am 31. Dezember 2022: 6.459 Mio. € (2021: 5.301 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 2022: 1.259 Mio. € (2021: 886 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 2022: 8.924 Mio. € (2021: 8.763 Mio. €)) und der Wertminderungen von Vermieteten Vermögenswerten (Buchwert der Vermieteten Vermögenswerte am 31. Dezember 2022: 3.854 Mio. € (2021: 3.954 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 rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag der noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Das Management der Porsche AG geht davon aus, dass eine Zustimmung der russischen Behörden zur Eigentumsübertragung sowie die finale Kaufpreisfeststellung im ersten Quartal 2023 erfolgen wird. 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 2022: 7.785 Mio. € (2021: 9.024 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 2022: 3.668 Mio. € (2021: 5.525 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 2022: 3.950 Mio. € (2021: 3.373 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**.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen sowie für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen wurden sonstige Rückstellungen passiviert.

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.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht der Porsche AG Konzern je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Im Dezember 2021 hat die OECD Leitlinien für einen neuen globalen Mindeststeuerrahmen herausgegeben. Mehrere Jurisdikationen kündigten ihre Absicht an, diese umzusetzen. Im Dezember 2022 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten auf eine entsprechende EU-Richtlinie. Während der übergeordnete Rahmen veröffentlicht wurde, erwarten wir nationale Rechtsvorschriften und detaillierte Leitlinien, um die vollen Auswirkungen zu bewerten.

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 2022: 742 Mio. € 2021: 867 Mio. €)) sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens 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 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein positives Wachstum von 3,0 % (Vorjahr: Zuwachs von 6,0 %). Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wengleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Den Planungen im Porsche AG Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten 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. Insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt birgt weiterhin Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV 2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene politische Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. 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 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Bis zur Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor.

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 2022

Mio. €	Automobile	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	34.439	3.191	**37.630**	–	**37.630**
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	152	101	**253**	–253	**–**
Umsatzerlöse	34.591	3.292	**37.883**	–253	**37.630**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.423	341	**6.763**	7	**6.770**
Planmäßige Abschreibungen	2.296	895	**3.191**	–32	**3.159**
Außerplanmäßige Abschreibungen	5	140	**145**	–	**145**
Zuschreibungen	–	162	**162**	–	**162**
At Equity bewertete Anteile	623	–	**623**	–	**623**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3.593	53	**3.645**	15	**3.661**

Berichtssegmente 2021

Mio. €	Automobile	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	30.125	3.014	**33.138**	–	**33.138**
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	164	113	**278**	–278	**–**
Umsatzerlöse	30.289	3.127	**33.416**	–278	**33.138**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.033	313	**5.347**	–32	**5.314**
Planmäßige Abschreibungen	2.373	819	**3.193**	–36	**3.157**
Außerplanmäßige Abschreibungen	14	130	**144**	–	**144**
Zuschreibungen	–	44	**44**	–	**44**
At Equity bewertete Anteile	573	–	**573**	–	**573**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.979	13	**2.992**	51	**3.043**

Überleitungsrechnung

Mio. €	2022	2021
Segmentumsätze	**37.883**	**33.416**
Konsolidierung	–253	–278
Konzernumsätze	**37.630**	**33.138**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**6.763**	**5.347**
Konsolidierung	7	–32
Operatives Ergebnis	**6.770**	**5.314**
Finanzergebnis	**299**	**415**
Konzernergebnis vor Steuern	**7.069**	**5.729**

Nach Regionen 2022

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nord-amerika[1]	China[2]	Rest der Welt	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	4.643	7.372	10.576	11.764	4.566	–1.290	**37.630**
Immaterielle Vermögens-werte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	15.580	304	4.070	161	136	–	**20.251**

[1] Exkl. Mexiko
[2] Inkl. Hongkong

Nach Regionen 2021

Mio. €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	Nord-amerika[1]	China[2]	Rest der Welt	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Porsche AG Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	4.034	6.701	8.673	10.333	3.697	–300	**33.138**
Immaterielle Vermögens-werte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	14.238	252	4.090	193	134	–	**18.906**

[1] Exkl. Mexiko
[2] 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 2022

Mio. €	Automobile	Finanzdienst-leistungen	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	2.868	35	**2.903**	–17	**2.886**
	34.591	**3.292**	**37.883**	**–253**	**37.630**

Struktur der Umsatzerlöse des Konzerns 2021

Mio. €	Automobile	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Porsche AG Konzern
Fahrzeuge	25.539	–	**25.539**	–128	**25.412**
Originalteile	1.533	–	**1.533**	0	**1.533**
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	1.222	1.577	**2.799**	–105	**2.694**
Vermiet- und Leasinggeschäft	1	1.249	**1.251**	–25	**1.225**
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	0	247	**247**	–5	**242**
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–300	–	**–300**	–	**–300**
Sonstige Umsatzerlöse	2.294	54	**2.348**	–15	**2.332**
	30.289	**3.127**	**33.416**	**–278**	**33.138**

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Erlöse aus Mobilen Diensten, Beratungs-, Entwicklungs- sowie Werkstattleistungen. Zudem enthalten die Sonstigen Umsatzerlösen vereinnahmte Versicherungsprämien aus Gebrauchtwagengarantieversicherungen in Höhe von 110 Mio. € (2021: 82 Mio. €).

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 789 Mio. € (2021: 660 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2022 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 2023 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 27.084 Mio. € (2021: 24.281 Mio. €) beinhalten im Wesentlichen Fertigungsmaterial, Personalkosten, Sachgemeinkosten und Abschreibungen.

Daneben sind in den Kosten der Umsatzerlöse die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 90 Mio. € (2021: 60 Mio. €), außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermietvermögen in Höhe von 140 Mio. € (2021: 130 Mio. €) sowie Aufwendungen für Schadensleistungen aus Gebrauchtwagengarantieversicherungen in Höhe von 73 Mio. € (2021: 58 Mio. €) enthalten.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 41 Mio. € (2021: 53 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. VERTRIEBSKOSTEN

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 2.353 Mio. € (2021: 2.111 Mio. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. VERWALTUNGSKOSTEN

Die Verwaltungskosten von 1.655 Mio. € (2021: 1.426 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. €	2022	2021
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	34	31
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	93	123
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	306	28
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	47	6
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	233	13
Erträge aus Wechselkursveränderungen	310	282
Erträge aus Weiterberechnungen	300	237
Gewinne aus Anlagenabgängen und Zuschreibungen	165	52
Miet- und Pachteinnahmen	54	48
Regresserträge (Sondereinfluss Dieselthematik)	–	30
Übrige betriebliche Erträge	352	229
	1.894	**1.079**

Zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG besteht eine Konzernvereinbarung über die Erstattung von Kosten in Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Erstattung in Höhe von 50 Mio. € ist in den Übrigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

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 Zuwendungen der öffentlichen Hand sowie sonstige Regresserträge ausgewiesen.

6. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2022	2021
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	10
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	70	47
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	291	218
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Segment Finanzdienstleistungen	3	0
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	178	12
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	380	85
Verluste aus Anlageabgängen	59	42
Finanzierungsanteil betriebliche Altersvorsorge	243	293
Übrige betriebliche Aufwendungen	431	378
	1.662	**1.085**

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. €	2022	2021
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	**10**	**–**
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	–	–
davon aus assoziierten Unternehmen	10	–
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	**17**	**22**
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	2	7
davon aus assoziierten Unternehmen	15	15
	–7	**–22**

8. ZINSERGEBNIS

Mio. €	2022	2021
Zinsertrag	**461**	**425**
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	310	421
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden[1]	151	4
Zinsaufwand	**–114**	**–117**
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–11	–45
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	–26	–24
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	–77	–48
Zinsergebnis	**346**	**308**

[1] Das Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden wurde im Vorjahr in „Zinsaufwand" ausgewiesen.

Der Anstieg des Ergebnisses aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden ist insbesondere auf die gestiegenen Zinsen zurückzuführen.

9. ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

Mio. €	2022	2021
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	0
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	25	96
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	–62	–8
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	–99	17
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	64	–119
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	31	143
Übriges Finanzergebnis	**–40**	**129**

In den Sonstigen Aufwendungen aus Beteiligungen sind eine 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. € (2021: 8 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr war die Wertaufholung auf die nach der At Equity Methode einbezogene Bertrandt AG in Höhe von 51 Mio. € sowie Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten sonstigen Beteiligungen in Höhe von 42 Mio. € in den Sonstigen Erträgen aus Beteiligungen enthalten.

10. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Zusammensetzung des Steuerertrags und -aufwands

Mio. €	2022	2021
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	1.428	1.189
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	500	339
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**1.927**	**1.528**
davon periodenfremde Erträge (–)/Aufwendungen (+)	–10	–37
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Inland	408	124
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Ausland	–223	39
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+)	**185**	**163**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**2.112**	**1.691**

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag enthalten die für den Porsche AG Organkreis ermittelte Steuerumlage sowie Steuern vom Einkommen und vom Ertrag der konsolidierten Tochtergesellschaften, die selbst Steuerschuldner sind, und die latenten Steuern.

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2022 betrug 15 % (2021: 15 %). Einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag beträgt die nominelle Steuerquote 30,0 % (2021: 30,0 %). Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,2 % (2021: 30,0 %) angewandt.

Der Anstieg des Steuersatzes für die latenten Steuern resultiert aus der Beendigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH mit Ablauf des 31. Dezember 2022. Ab 2023 ist die Porsche AG demnach nicht mehr Teil der ertragsteuerlichen Organschaft mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Das bedeutet, dass die Gewerbesteuersätze nach den Zerlegungsmaßstäben der Porsche AG zu berechnen sind. Dadurch ergibt sich eine Erhöhung des Gewerbesteuersatzes und somit auch des nominellen Gesamtsteuersatzes auf 30,2 %. Der Effekt aus der Steuersatzänderung in Deutschland in 2022 beläuft sich auf 2 Mio. €.

Die angewandten lokalen Steuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 % und 34 % (2021: zwischen 0 % und 34 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz verwendet. Steuersatzänderungen führten in der Berichtsperiode zu einem Bewertungsaufwand (2021: Bewertungsaufwand) in Höhe von 1 Mio. € (2021: 2 Mio. €).

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften und bisher nicht berücksichtigter temporärer Differenzen früherer Perioden um 1 Mio. € (2021: 2 Mio. €) gemindert. Bei den latenten Steuern führte die Nutzung von aktivierten steuerlichen Verlusten im Geschäftsjahr zu einer Minderung des latenten Steueraufwands in Höhe von 0 Mio. € (2021: 0 Mio. €).

Zuschreibungen sowie Abschreibungen auf Aktive latente Steuern aus temporären Differenzen wurden im Berichtsjahr in Höhe von 2 Mio. € Zuschreibungen bzw. 1 Mio. € Abschreibungen vorgenommen (2021: 2 Mio. € Zuschreibungen bzw. 1 Mio. € Abschreibungen).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

	Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge		Davon nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge	
Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	69	48	68	46
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	15	13	13	13
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	4	6	–	–
Gesamt	**88**	**67**	**81**	**59**

Daneben sind insgesamt 2 Mio. € (2021: 2 Mio. €) latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften aktiviert.

Latente Steueransprüche in Höhe von 3 Mio. € (Vorjahr: 8 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 einbehaltene Gewinne bei Tochtergesellschaften der Porsche AG in Höhe von 298 Mio. € (2021: 319 Mio. €) wurden keine passiven latenten Steuer wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 bilanziert.

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand

Mio. €	2022	2021
Ergebnis vor Steuern	7.069	5.729
Konzernsteuersatz in %	30,0	30,0
Erwarteter Ertragsteueraufwand	**2.121**	**1.719**
Abweichende Steuerbelastung	–19	–56
Effekte aus Verlustvorträgen und Tax credits	–2	0
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Betriebsausgaben	74	14
Periodenfremde Steuern	–8	10
Steuersatzänderungen[1]	1	3
Sonstige Abweichungen	0	1
Effekte aus Abspaltungen	–55	–
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**2.112**	**1.691**
Effektiver Steuersatz in %	29,9	29,5

[1] Der Effekt aus der Steuersatzänderung in Deutschland in 2022 beläuft sich auf 2 Mio. €.

In der Überleitungsposition zu den steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Betriebsausgaben sind Steuereffekte zu steuerfreien Erträgen in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €), nicht abziehbaren Aufwendungen in Höhe von 65 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) sowie aus permanenten Differenzen aus Bewertungsunterschieden (überwiegend aus Beteiligungen), die zu Steuern in Höhe von 17 Mio. € führen (Vorjahr: Verminderung von Steuern 25 Mio. €), enthalten.

Im Zuge der Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang erfolgte eine Abspaltung verschiedener Vermögenswerte auf andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Aufgrund der unterschiedlichen Abspaltungszeitpunkte für Zwecke der tatsächlichen Besteuerung und der erwarteten Besteuerung nach IFRS resultierte eine Abweichung in 2022 in Höhe von –55 Mio. €.

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:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	6	6	3.063	2.725
Sonstige Finanzanlagen	3	6	–	–
Vorräte	30	34	33	31
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Finanzdienstleistungsbereich)	48	41	145	110
Wertpapiere	1	1	3	–
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	2	2	–	–
Pensionsrückstellungen	496	1.099	23	27
Verbindlichkeiten und Sonstige Rückstellungen	1.535	1.595	32	43
Bruttowert	**2.120**	**2.784**	**3.298**	**2.936**
Saldierung	–1.763	–2.202	–1.763	–2.202
Konsolidierung	384	285	70	48
Bestand laut Konzernbilanz	**742**	**867**	**1.605**	**782**

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, sie fristenkongruent sind und ein einklagbares Recht zur Aufrechnung besteht.

In Höhe von insgesamt 719 Mio. € (2021: 165 Mio. € eigenkapitalerhöhend) wurden zum Stichtag latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalmindernd berücksichtigt, die auf im Sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen.

Im laufenden Geschäftsjahr im Sonstigen Ergebnis gebuchte latente Steuern sind ausführlich in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

11. ERGEBNISANTEIL AN MINDERHEITEN

Der auf die Minderheitsgesellschafter am Eigenkapital entfallende Ergebnisanteil (Ergebnisanteil an Minderheiten) beläuft sich auf 7 Mio. € (2021: 6 Mio. €) und betrifft 25 % der Anteile an Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipeh.

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, die mit Wirkung zum 15. August 2022 in das Handelsregister eingetragen wurde, ändert sich die Anzahl der ausgegebenen Aktien auf 455.500.000 Stammaktien und 455.500.000 Vorzugsaktien. Die Änderung wird rückwirkend auf alle dargestellten Perioden berücksichtigt. Da in den Jahren 2022 und 2021 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:

		2022	2021
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	455.500.000	455.500.000
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.957	4.038
Anteil von Minderheiten	Mio. €	7	6
Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	Mio. €	4.950	4.032
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.473	2.014
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.477	2.018
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	5,43	4,42
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	5,44	4,43

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

13. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der Berichtsperiode haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2022	2021	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	2.651	2.417	9,7
davon: aktivierte Entwicklungskosten	1.951	1.601	21,8
Aktivierungsquote in %	73,6	66,2	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	784	968	–19,0
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**1.484**	**1.784**	**–16,8**

Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2022 beläuft sich auf 19 Mio. € (2021: 9 Mio. €).

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**

Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte vom 1. Januar zum 31. Dezember 2021

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 01.01.2021	**1.921**	**7.982**	**1.475**	**10**	**11.388**
Währungsdifferenzen	2	–	–	–	**2**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	**0**
Zugänge	286	167	1.434	–	**1.887**
Umbuchungen	9	429	–429	–	**9**
Abgänge	8	225	1	–	**234**
Stand am 31.12.2021	**2.210**	**8.353**	**2.479**	**10**	**13.052**
Abschreibungen Stand am 01.01.2021	**1.164**	**4.786**	**–**	**1**	**5.951**
Währungsdifferenzen	1	–	–	–	**1**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	**–**
Zugänge planmäßig	173	968	–	–	**1.141**
Zugänge außerplanmäßig	–	–	–	–	**–**
Umbuchungen	0	–	–	–	**0**
Abgänge	8	223	–	–	**231**
Stand am 31.12.2021	**1.330**	**5.531**	**–**	**1**	**6.862**
Restbuchwert zum 31.12.2021	**880**	**2.822**	**2.479**	**9**	**6.190**

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 2022

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	**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 am 31.12.2022	**4.848**	**1.121**	**1.725**	**1.230**	**8.924**

Entwicklung der Sachanlagen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2021	5.333	2.550	8.861	1.011	**17.755**
Währungsdifferenzen	71	2	12	1	**86**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	**–**
Zugänge	358	119	395	489	**1.361**
Umbuchungen	341	22	129	–501	**–9**
Abgänge	95	64	381	7	**547**
Stand am 31.12.2021	**6.008**	**2.629**	**9.016**	**993**	**18.646**
Abschreibungen Stand am 01.01.2021	1.183	1.410	6.467	0	**9.060**
Währungsdifferenzen	17	1	7	–	**25**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	**–**
Zugänge planmäßig	253	232	760	–	**1.245**
Zugänge außerplanmäßig	–	13	1	–	**14**
Umbuchungen	51	–37	–15	1	**0**
Abgänge	49	50	361	1	**461**
Stand am 31.12.2021	**1.455**	**1.569**	**6.859**	**0**	**9.883**
Restbuchwert zum 31.12.2021	**4.553**	**1.060**	**2.157**	**993**	**8.763**

Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 20 Mio. € (2021: 33 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

15. VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Entwicklung der vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar zum 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**

Entwicklung der vermieteten Vermögenswerte vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2021	**5.166**
Währungsdifferenzen	418
Änderungen Konsolidierungskreis	0
Zugänge	2.504
Umbuchungen	–28
Abgänge	2.316
Stand am 31.12.2021	**5.744**
Abschreibungen Stand am 01.01.2021	**1.552**
Währungsdifferenzen	129
Änderungen Konsolidierungskreis	–2
Zugänge planmäßig	770
Zugänge außerplanmäßig	130
Abgänge	745
Zuschreibungen	44
Stand am 31.12.2021	**1.790**
Restbuchwert zum 31.12.2021	**3.954**

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 (2022:140 Mio. €, 2021: 130 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 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**

Entwicklung der At Equity bewerteten Anteile und sonstigen Finanzanlagen vom 1. Januar zum 31. Dezember 2021

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Finanzanlagen	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2021	**365**	**233**	**598**
Währungsdifferenzen	–	2	**2**
Änderungen Konsolidierungskreis	158	–182	**–24**
Zugänge	220	200	**420**
erfolgsneutrale Veränderungen	–	43	**43**
erfolgswirksame Veränderungen	–23	42	**19**
Dividenden	–	–	**–**
Stand am 31.12.2021	**720**	**338**	**1.058**
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2021	**198**	**16**	**214**
Zugänge	–	9	**9**
Zuschreibungen	51	–	**51**
Stand am 31.12.2021	**147**	**25**	**172**
Restbuchwert zum 31.12.2021	**573**	**313**	**886**

In den At Equity bewerteten Anteilen sind assoziierte Unternehmen in Höhe von 623 Mio. € (2021: 534 Mio. €) und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 0 Mio. € (2021: 39 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 101 Mio. € (2021: 220 Mio. €). Weitere Erläuterungen finden sich im Abschnitt „Konzernkreis".

Die Sonstigen Finanzanlagen beinhalten im Wesentlichen zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 274 Mio. € (2021: 120 Mio. €), zu Anschaffungskosten bewertete Anteile an assoziierten Unternehmen in Höhe von 139 Mio. € (2021: 25 Mio. €) und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 193 Mio. € (2021: 142 Mio. €).

17. VORRÄTE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	481	385
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	387	1.078
Fertige Erzeugnisse, Waren	4.362	2.994
Kurzfristiges Vermietvermögen	29	26
Geleistete Anzahlungen	244	34
	5.504	**4.517**

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von 5.504 Mio. € (2021: 4.517 Mio. €) sind 37 Mio. € (2021: 17 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 23.476 Mio. € (2021 (angepasst): 20.758 Mio. €) als Aufwand erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betrugen 113 Mio. € (2021: 31 Mio. €) und resultieren aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen. Daneben wurden in der Berichtsperiode Wertaufholungen in Höhe von 2 Mio. € (2021: 2 Mio. €) erfolgswirksam erfasst, welche ebenso im Wesentlichen aus der Umbewertung von Gebrauchtfahrzeugen resultieren. Von den Vorräten sind Leasingrückläufer in Höhe von 6 Mio. € (2021: 5 Mio. €) im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen als Sicherheiten verpfändet.

18. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	771	698
nahestehende Unternehmen und Personen	519	502
	1.290	**1.199**

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:

	Buchwert			Fair Value	Buchwert			Fair Value
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021	31.12.2021
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	816	2.876	**3.692**	3.620	487	2.330	**2.817**	2.889
Händlerfinanzierung	35	13	**48**	51	10	0	**10**	10
	851	**2.889**	**3.740**	**3.671**	**497**	**2.330**	**2.827**	**2.899**
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	26	–	**26**	26	25	–	**25**	25
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	661	1.494	**2.154**	2.119	534	1.131	**1.665**	1.715
	1.538	**4.382**	**5.920**	**5.816**	**1.081**	**3.461**	**4.542**	**4.664**

20. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	281	511	**791**	135	219	**354**
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.213	243	**5.456**	5.218	8.377	**13.595**
	5.493	**753**	**6.247**	**5.353**	**8.596**	**13.949**

In den Übrigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen gegen die Volkswagen AG in Höhe von 2.800 Mio. € (2021: 2.000 Mio. €), die Volkswagen International Belgium S.A. in Höhe von 1.000 Mio. € (2021: 0 Mio. €) und die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 17 Mio. € (2021: 10.193 Mio. €) enthalten. Diese enthielten im Vorjahr Darlehensforderungen in Höhe von 8.135 Mio. € sowie das laufende Verrechnungskonto und Zinsforderungen der Porsche AG in Höhe von 2.058 Mio. €. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe → **25. EIGENKAPITAL**.

Zudem enthalten die Übrigen finanziellen Vermögenswerte Verfügungsbeschränkungen der Flüssigen Mittel in Höhe von 285 Mio. € (2021: 308 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfte zur Absicherung gegen:		
Währungs- und Zinsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	606	211
Hedge-Geschäfte (Zins und Währung)	**606**	**211**
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	186	143
	791	**354**

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:

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Sonstige Steueransprüche	397	0	**397**	284	0	**284**
Übrige Forderungen	312	100	**412**	282	113	**395**
Bedingte Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	20	–	**20**	13	–	**13**
	728	**100**	**829**	**579**	**113**	**692**

Die Übrigen Forderungen enthalten abgegrenzte Aufwendungen in Höhe von 199 Mio. € (2021: 192 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. €	2022	2021
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	**13**	**12**
Zu- und Abgänge	6	1
Veränderungen der Wertberichtigungen	0	0
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	**20**	**13**

Die bedingten Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2022	2021
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	67	89
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–27	–61
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	41	28
dafür erhaltene Anzahlungen	–21	–15
	20	**13**

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf 177 Mio. € (2021: 95 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

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Latente Ertragsteueransprüche	–	742	**742**	–	867	**867**
Ertragsteuerforderungen	87	–	**87**	155	–	**155**
Gesamt	**87**	**742**	**829**	**155**	**867**	**1.022**

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 719 Mio. € (2021: 682 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 1 Mio. € (2021: 3 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- bzw. Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgt der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten im Posten „Wertpapiere und Termingeldanlagen“, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ enthalten sind und im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren.

24. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Guthaben bei Kreditinstituten	1.316	1.261
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	2.403	3.425
	3.719	**4.686**

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. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgt der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer

Laufzeit von mehr als drei Monaten im Posten „Wertpapiere und Termingeldanlagen“, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“ enthalten sind und im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren.

25. EIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile an Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellt. Die Übrigen Veränderungen beinhalten die Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln sowie die geplante Dividende, welche nachfolgend erläutert werden.

Gezeichnetes Kapital

Am 1. August 2022 beschloss die Hauptversammlung der Porsche AG eine Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln der Gesellschaft von 45,5 Mio. € um 865,5 Mio. € auf 911 Mio. €. Die Durchführung der Kapitalerhöhung 2022 wurde in das Handelsregister der Gesellschaft beim Amtsgericht Stuttgart am 15. August 2022 eingetragen.

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 rund 75 % von der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie zu rund 25 % von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) gehalten. Zwischen der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, welcher am 31. Dezember 2022 endet.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Einstellungen aus Aufgeldern sowie sonstige Kapitaleinzahlungen und hat sich in der Berichtsperiode um 10.403 Mio. € (2021: 471 Mio. €) auf 3.822 Mio. € (2021: 14.225 Mio. €) verringert.

Die Porsche AG hat im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG auf die Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche AG, Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.351 Mio. € (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 6. Juli 2022), sonstige finanzielle Vermögenswerte aus einem Verrechnungskonto der Porsche AG gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.028 Mio. €, Cash-Pool-Forderung (Zahlungsmittel) gegen die Volkswagen AG in Höhe von 1.501 Mio. € und aktive latente Steuern in Höhe von 3 Mio. € übertragen. Diese erste Abspaltung wurde am 6. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister zivilrechtlich wirksam.

Weiterhin übertrug die Porsche AG im Wege der Abspaltung nach § 123 UmwG sämtliche Geschäftsanteile an der Porsche Niederlassung Mannheim GmbH auf die Memphis I GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Diese zweite Abspaltung wurde am 11. Juli 2022 mit Eintragung in das Handelsregister zivilrechtlich wirksam.

Im Zuge der beschriebenen Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang führte die Sachausschüttung durch Abspaltung von Vermögenswerten zu einem Rückgang der Kapitalrücklage in Höhe von 11.679 Mio. €. Weitere Auswirkungen der Sachausschüttung auf das Eigenkapital sind im Abschnitt zur Gewinnrücklage dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2022 erfolgten durch die Porsche Holding Stuttgart GmbH Gesellschaftereinlagen ohne Ausgabe neuer Aktien in die frei verfügbare Kapitalrücklage der Porsche AG in Höhe von 3.057 Mio. €, davon 2.800 Mio. € im Zuge der Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang.

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. Der aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages an die Porsche Holding Stuttgart GmbH abgeführte Gewinn beträgt 3.979 Mio. € (2021: 1.858 Mio. €).

In der Rücklage für die Neubewertungen aus Pensionsplänen werden die erfolgsneutralen Veränderungen der Pensionsrückstellungen erfasst.

Im Zuge der Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang führte die oben beschriebene Sachausschüttung zu einer Minderung der Gewinnrücklage in Höhe von 204 Mio. €.

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. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Porsche AG ist nach Entnahme von 916 Mio. € aus den Kapitalrücklagen zugunsten des Bilanzgewinns ein Bilanzgewinn von 916 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat werden der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG 2023 vorschlagen, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 916 Mio. €, das bedeutet 1,00 € je Stammaktie und 1,01 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch. Dies erfolgt unabhängig von der Gewinnabführung des Jahresergebnisses nach Steuern durch den zum 31. Dezember 2022 endenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

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 Taiwan Motors Ltd., Taipeh.

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 259 Mio. € (2021: 236 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 239 Mio. € (2021: 228 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 Aktuare 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	128	174
Fair Value des Planvermögens	–113	–144
Finanzierungsstatus (Saldo)	14	30
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	3.653	5.495
Bilanzwerte	**3.667**	**5.525**
davon Pensionsrückstellungen	3.668	5.525
davon Sonstige Vermögenswerte	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 FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den arbeitgeberfinanzierten Pensionsplänen bestehen weitgehend beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert.

Bei den arbeitnehmerfinanzierten Pensionsplänen bestehen beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien. Der jährliche Versorgungsaufwand (gemäß individueller Entgeltumwandlungsvereinbarung) wird durch Multiplikation mit Altersfaktoren in Kapitalbausteine umgerechnet. Die Altersfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Kapitalbausteine – abhängig vom jeweiligen Pensionsplan – als einmalige Zahlung, mehrmalige Zahlungen oder als lebenslange Rente (durch Verrentung des Versorgungskapitals) ausgezahlt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Sofern das jeweilige Versorgungssystem lebenslang laufende Rentenzahlungen vorsieht, tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. 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 FINANZIERTE 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 Barmitteln angelegt. Insofern bestehen aktuell keine Marktrisiken.

Bewertung der Rückstellungen für Pensionen des Porsche AG Konzerns

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden erheblichen versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	Deutschland		Ausland	
%	2022	2021	2022	2021
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,60	1,40	4,48	2,21
Entgelttrend	3,30	3,30	2,51	2,94
Rententrend	2,20	1,70	1,76	1,91

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 Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Bilanzwerte am 01.01.	**5.525**	**5.932**
Laufender Dienstzeitaufwand	320	433
Nettozinsaufwand	77	48
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–22	5
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–2.323	–835
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	71	–52
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	47	0
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	–17	–9
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	0	0
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	–58	–52
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–4	0
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–	0
Konsolidierungskreisänderungen	1	–
Sonstige Veränderungen	–3	–1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	2	4
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlung	51	52
Bilanzwerte am 31.12.	**3.667**	**5.525**

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2022	2021
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	**5.669**	**6.058**
Laufender Dienstzeitaufwand	320	433
Aufzinsung der Verpflichtung	80	50
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–22	5
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	–2.323	–835
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	71	–52
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	1
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	–58	–52
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	–4	–3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–4	0
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–	0
Konsolidierungskreisänderungen	1	–
Sonstige Veränderungen	–3	–1
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	2	13
Arbeitnehmerbeiträge und Entgeltumwandlungen	51	52
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	**3.781**	**5.669**

Die versicherungsmathematischen Gewinne durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Änderung des Abzinsungssatzes sowie des Rententrends für Pensionsrückstellungen im Inland. Während der Anstieg des Abzinsungssatzes von 1,4 % auf 3,6 % zu versicherungsmathematischen Gewinnen in Höhe von 2.426 Mio. € führte, wirkte sich der Anstieg des Rententrends von 1,7 % auf 2,2 % gegenläufig aus und reduzierte die versicherungsmathematischen Gewinne um 164 Mio. €.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

		31.12.2022		31.12.2021	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	3.406	–9,90	4.920	–18,78
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	4.221	11,65	6.577	8,57
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	3.968	4,95	6.027	–0,51
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	3.612	–4,47	5.350	–11,69
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	3.813	0,84	5.738	–5,28
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	3.755	–0,67	5.616	–7,29
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	3.927	3,86	5.842	–3,57

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 22 Jahre (2021: 28 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2022	2021
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	2.836	4.595
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	203	293
Rentner	741	781
	3.781	**5.669**

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	81	75
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	328	309
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	3.372	5.285
	3.781	**5.669**

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2022	2021
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	**144**	**126**
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	3	2
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	–47	0
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	17	9
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	1	1
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	–4	–3
Sonstige Veränderungen	0	0
Währungsdifferenzen aus Plänen im Ausland	–1	9
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	**113**	**144**

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 44 Mio. € (2021: Erträge in Höhe von 2 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 32 Mio. € (2021: 8 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

	31.12.2022			31.12.2021		
Mio. €	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	14	–	**14**	3	–	**3**
Eigenkapitalinstrumente	20	–	**20**	19	–	**19**
Schuldinstrumente	4	–	**4**	4	–	**4**
Aktienfonds	20	–	**20**	34	–	**34**
Rentenfonds	29	–	**29**	45	–	**45**
Immobilienfonds	4	–	**4**	3	–	**3**
Sonstige Fonds	22	–	**22**	36	–	**36**
Sonstiges	0	0	**1**	0	0	**0**
Fair Value des Planvermögens	**113**	**0**	**113**	**144**	**0**	**144**

Das Planvermögen ist zu 43 % in Vermögenswerten in Großbritannien (2021: 60 %), zu 38 % in Vermögenswerten in den USA (2021: 32 %), zu 11 % in Vermögenswerten in der Schweiz (2021: 8 %) und zu 8 % in Vermögenswerten in Deutschland (2021: 0 %) investiert.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2022	2021
Laufender Dienstzeitaufwand	320	433
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	77	48
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–4	0
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung	–	0
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (–)	**393**	**481**

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

27. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2022	**1.665**	**850**	**173**	**685**	**3.373**
Währungsänderungen	5	1	0	0	**7**
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	8	–1	**6**
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	6	0	1	0	**7**
Verbrauch	917	558	111	114	**1.700**
Zuführung/Neubildung	1.098	674	33	735	**2.541**
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**	**1.254**	**3.950**
davon kurzfristig	886	672	79	1.175	**2.812**
davon langfristig	839	220	–	79	**1.138**
Stand am 01.01.2021	**1.235**	**810**	**166**	**577**	**2.788**
Währungsänderungen	26	4	0	15	**45**
Konsolidierungskreisänderungen	–	–	–	0	**0**
Verbrauch	721	485	71	139	**1.416**
Zuführung/Neubildung	1.144	560	91	336	**2.131**
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	–4	0	–	–	**–4**
Auflösung	15	39	13	104	**171**
Stand am 31.12.2021	**1.665**	**850**	**173**	**685**	**3.373**
davon kurzfristig	799	591	173	626	**2.189**
davon langfristig	866	259	–	59	**1.184**

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft enthalten insbesondere Rückstellungen für Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen 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 Dieselthematik 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, Jubiläumszuwendungen, 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.

Des Weiteren sind für Versicherungsleistungen insgesamt 192 Mio. € (2021: 163 Mio. €) zurückgestellt. Hiervon entfallen 12 Mio. € (2021: 11 Mio. €) auf noch nicht abgewickelte Schadensanzeigen, 4 Mio. € (2021: 3 Mio. €) auf noch nicht angezeigte Schadensfälle und 177 Mio. € (2021: 149 Mio. €) auf noch nicht vereinnahmte Versicherungsprämien.

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.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 69 % innerhalb eines Jahres, zu 25 % zwischen ein und fünf Jahren und zu 6 % danach erwartet.

28. LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
ABS-Refinanzierungen	2.791	3.490	**6.282**	2.662	3.756	**6.418**
Schuldverschreibungen	229	1.260	**1.488**	133	1.488	**1.621**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	337	326	**663**	221	399	**620**
Leasingverbindlichkeiten	106	940	**1.046**	107	956	**1.063**
Sonstige Finanzschulden	1	–	**1**	5	–	**5**
	3.464	**6.016**	**9.480**	**3.128**	**6.599**	**9.727**

Im Falle der ABS-Refinanzierungen in Höhe von 6.282 Mio. € (2021: 6.418 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 Schuldscheindarlehen wurden in unterschiedlichen Tranchen mit fester und variabler Verzinsung platziert und sind zum Teil zurückgezahlt. Die Nominalvolumina der Schuldscheindarlehen betragen insgesamt 1.489 Mio. € (2021: 1.622 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 0,23 % und 4,93 % (2021: 0,21 % und 0,75 %).

29. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.899	2.447
	2.899	**2.447**

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:

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	654	631	**1.285**	781	375	**1.156**
Verbindlichkeiten aus Zinsen	13	–	**13**	12	–	**12**
Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsvertrag und Steuerumlageverfahren mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH	3.990	–	**3.990**	2.438	–	**2.438**
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	630	240	**870**	407	258	**665**
	5.287	**872**	**6.158**	**3.638**	**633**	**4.271**

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten von Minderheitengesellschaftern in Höhe von 174 Mio. € (2021: 190 Mio. €).

Die Position Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und Zinsswaps.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungs- und Zinsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	1.206	1.138
Hedge Geschäfte (Zins und Währung)	**1.206**	**1.138**
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	79	18
	1.285	**1.156**

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:

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	733	582	**1.315**	790	446	**1.236**
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	627	4	**632**	269	5	**274**
im Rahmen der sozialen Sicherheit	9	–	**9**	5	–	**5**
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	283	5	**288**	212	2	**214**
Übrige Verbindlichkeiten	255	143	**398**	210	192	**402**
	1.908	**734**	**2.642**	**1.486**	**645**	**2.131**

Die Übrigen Verbindlichkeiten enthalten Passive Rechnungsabgrenzungen. Diese setzen sich aus Mietsonderzahlungen von 303 Mio. € (2021: 282 Mio. €) und sonstigen Rechnungsabgrenzungen von 61 Mio. € (2021: 80 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. €	2022	2021
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	**1.236**	**950**
Zu- und Abgänge	94	242
Änderungen Konsolidierungskreis	–1	–
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–2	–
Währungsänderungen	–12	44
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	**1.315**	**1.236**

Darin enthalten sind zudem die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	**97**	**137**
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	–96	–137
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	1	–
dafür erhaltene Anzahlungen	–10	–7
	9	**7**

32. ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN

	Buchwert			Buchwert		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	1.605	**1.605**	–	782	**782**
Ertragsteuerrückstellungen	167	–	**167**	126	–	**126**
Ertragsteuerverbindlichkeiten	64	–	**64**	65	–	**65**
Gesamt	**231**	**1.605**	**1.837**	**191**	**782**	**973**

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 10 Mio. € (2021: 2 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 Anlagengegenständen 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. In der Position Ertragsteuerzahlungen werden im Wesentlichen Zahlungen an die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, im Rahmen der steuerlichen Organschaft im Inland und Zahlungen an ausländische Steuerbehörden ausgewiesen.

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 abstimmbar.

In der Kapitalflussrechnung sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit enthalten:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Gezahlte Zinsen	189	159
Erhaltene Zinsen	230	206
Erhaltene Dividenden[1]	3	2

[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. €	31.12.2022	31.12.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	3.719	4.686
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	26	–
Termingeldanlagen[1]	–	359
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	3.745	4.327

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlage" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) in „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente", die im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren, enthalten sind.

Termingeldanlagen werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel. Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

			Zahlungsunwirksame Vorgänge				
Mio. €	Stand am 01.01.2022	Zahlungswirksame Veränderungen	Währungskursänderungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2022
ABS Refinanzierungen	6.418	–426	290	–	–	0	**6.282**
Sonstiger Kreditstand	2.246	–240	–28	167	0	7	**2.153**
Leasingverbindlichkeiten[1]	1.063	–115	5	0	–	93	**1.046**
Kreditstand	**9.727**	**–781**	**267**	**167**	**0**	**100**	**9.481**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	4	–5	0	–	–	–	**–1**
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**9.731**	**–786**	**268**	**167**	**0**	**100**	**9.480**

[1] Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

			Zahlungsunwirksame Vorgänge				
Mio. €	Stand am 01.01.2021	Zahlungswirksame Veränderungen	Währungskursänderungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2021
ABS Refinanzierung	4.650	1.429	339	–	–	–	**6.418**
Sonstiger Kreditstand	2.711	–442	–23	–	–	–	**2.246**
Leasingverbindlichkeiten[1]	964	–110	37	–	–	172	**1.063**
Kreditstand	**8.325**	**877**	**353**	**–**	**–**	**172**	**9.727**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	5	–2	1	–	–	–	**4**
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**8.330**	**875**	**354**	**–**	**–**	**172**	**9.731**

[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 58 Mio. € (2021: 24 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Porsche AG Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 2,2 % (2021: 1,3 %) 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 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
Bruttobuchwert (oder Anschaffungskosten) 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**

Ausweis und Entwicklung der Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

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 01.01.2021	**1.057**	**9**	**59**	**1.125**
Währungsänderungen	42	0	1	**43**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	**–**
Zugänge	191	2	12	**205**
Abgänge	79	0	9	**88**
Stand am 31.12.2021	**1.211**	**11**	**63**	**1.285**
Abschreibungen Stand am 01.01. 2021	**164**	**2**	**19**	**185**
Währungsänderungen	6	0	0	**6**
Zugänge planmäßig	105	1	14	**120**
Abgänge	46	0	8	**54**
Stand am 31.12.2021	**229**	**3**	**25**	**257**
Nettobuchwert am 31.12.2021	**982**	**8**	**38**	**1.028**

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 5 Mio. € (2021: 4 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Finanzschulden	940	956
Kurzfristige Finanzschulden	106	107
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	**1.046**	**1.063**

Fälligkeitsanalyse der undiskontierten Leasingverbindlichkeiten

	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2022	139	429	905	**1.473**
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2021	134	414	854	**1.402**

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 30 Mio. € (2021: 28 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 40 Mio. € (2021: 32 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 92 Mio. € (2021: 91 Mio. €) betrugen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 2 Mio. € (2021: 2 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 278 Mio. € (2021: 262 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2022	2021
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	4	0
Verlängerungsoptionen	264	245
Kündigungsoptionen	1	1
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	1	28
Gesamt	**269**	**274**

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 3.854 Mio. € (2021: 3.954 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 3.854 Mio. € (2021: 3.949 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 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	192	577	689	206	49	58	**1.771**

Angabe zum 31.12.2021

Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	Ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	178	499	861	192	29	58	**1.817**

Aufgliederung der Erträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen

Mio. €	2022	2021
Leasingerträge	1.190	1.092
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	–	4
Summe	**1.190**	**1.096**

35.2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 97 Mio. € (2021: 73 Mio. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht garantierter Restbuchwert	271	168
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	2.204	1.782
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	–181	–123
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	–113	–113
Nettoinvestitionswert	**2.180**	**1.714**

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

Angabe zum 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	782	636	517	219	43	7	**2.204**

Angabe zum 31.12.2021

Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	Ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	669	497	439	153	17	7	**1.782**

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 Liquiditätsrisken 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. Geschäfte 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- und Zinsänderungsrisiken. 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. Kontrahenten für die Kurs-/Zinssicherungsgeschäfte 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 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, Sicherungsübereignungen, 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 4 Mio. € (2021: 1 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 Bonitätseinschätzungen 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 Risikoexposure 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 Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Bruttoforderungen sowie der Risikovorsorgen für die unterschiedlichen Klassen der finanziellen Vermögenswerte.

Veränderung der Bruttobuchwerte für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**20.948**	**99**	**18**	**1.266**	**22.331**
Währungsumrechnungsdifferenzen	117	5	0	4	**125**
Änderungen Konsolidierungskreis	–54	–	–	8	**–46**
Abgang durch Abspaltung	–11.887	–	–	–	**–11.887**
Veränderungen	3.963	–	–12	76	**4.027**
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	**12.958**	**198**	**15**	**1.352**	**14.524**

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	**17.239**	**107**	**21**	**1.130**	**18.497**
Währungsumrechnungsdifferenzen	257	8	0	22	**287**
Änderungen Konsolidierungskreis	–12	–	–	–	**–12**
Veränderungen	3.450	–	–5	114	**3.559**
Transfer in					
Stufe 1	41	–39	–2	–	**–**
Stufe 2	–23	23	–	–	**–**
Stufe 3	–4	–	4	–	**–**
Buchwert am 31.12.2021	**20.948**	**99**	**18**	**1.266**	**22.331**

Veränderung der Risikovorsorge für Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**44**	**10**	**13**	**33**	**100**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	0	0	**2**
Änderungen Konsolidierungskreis	–18	–	–	1	**–16**
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	–	**0**
Stufe 2	–8	8	–	–	**–**
Stufe 3	–13	–	13	–	**–**
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–30	–	–3	–5	**–38**
Inanspruchnahmen	–	–	–6	–1	**–7**
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–	–	0	**0**
Buchwert am 31.12.2022	**50**	**11**	**14**	**36**	**111**

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Gesamt
Buchwert am 01.01.2021	**29**	**12**	**18**	**35**	**94**
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	1	0	0	**3**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	**0**
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	13	–	–	6	**19**
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	–	–	1	0	**1**
Transfer in					
Stufe 1	5	–4	–1	–	**–**
Stufe 2	–1	1	–	–	**–**
Stufe 3	–4	–	4	–	**–**
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	0	–	–7	–7	**–14**
Inanspruchnahmen	–	–	–2	–1	**–3**
Buchwert am 31.12.2021	**44**	**10**	**13**	**33**	**100**

Veränderung der Bruttobuchwerte für Forderungen aus Leasingverträgen

	Vereinfachter Ansatz	
Mio. €	2022	2021
Buchwert am 01.01.	**1.841**	**1.726**
Währungsumrechnungsdifferenzen	–1	–1
Änderungen Konsolidierungskreis	253	–
Veränderungen	221	116
Buchwert am 31.12.	**2.313**	**1.841**

Veränderung der Risikovorsorge für Forderungen aus Leasingverträgen

	Vereinfachter Ansatz	
Mio. €	2022	2021
Buchwert am 01.01.	**114**	**108**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugang)	25	29
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–6	–7
Inanspruchnahmen	–18	–16
Buchwert am 31.12.	**113**	**114**

Der Wert der ausgegebenen Finanzgarantien und Kreditzusagen beläuft sich auf 66 Mio. € (2021: 72 Mio. €). Die darauf gebildete Risikovorsorge beträgt zum 31. Dezember 2022 0 Mio. € (2021: 0 Mio. €).

36.2.2 MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich keine vertraglichen Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes geführt hätten.

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. €	31.12.2022	31.12.2021
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	–	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	14.410	22.233
Finanzgarantien und Kreditzusagen	66	72
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	2.200	1.727
Gesamt	**16.676**	**24.032**

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet" sind Forderungen aus Langfristfertigung nach IFRS 15 sowie Forderungen aus Leasingverträgen nach IFRS 16 zusammengefasst. Das maximale Ausfallrisiko dieser Finanzinstrumente entspricht deren Buchwerten und wird in den Anhangangaben → **21. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN** und → **35. IFRS 16 (LEASINGVERHÄLTNISSE)** beschrieben.

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 2022

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	12.958	–	–	3.650
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	198	–	10
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	15	5
Gesamt	**12.958**	**198**	**15**	**3.665**

Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen zum 31. Dezember 2021

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	20.949	–	–	3.091
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	–	99	–	4
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	18	11
Gesamt	**20.949**	**99**	**18**	**3.106**

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.

Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag in Höhe von 4.000 Mio. € (Inanspruchnahme 0 Mio. €; 2021: 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

	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten				Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	2022	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	2021
Finanzschulden	3.779	5.478	1.205	**10.462**	3.249	5.942	1.160	**10.351**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.899	–	–	**2.899**	2.447	–	–	**2.447**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.585	240	–	**4.825**	2.813	258	–	**3.071**
Derivate	15.818	18.474	–	**34.292**	16.913	13.677	–	**30.590**
	27.081	**24.193**	**1.205**	**52.478**	**25.422**	**19.877**	**1.160**	**46.459**

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 15 Mio. € (2021: 636 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 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 37,5 Mio. € (Fazilitäten A und B) bzw. 28 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 AG. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -bedarfe entsprechend den Anforderungen gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Prognosen der operativen Zahlungsströme einbezogen.

36.4 MARKTPREISRISIKO

36.4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche AG Konzern Währungs- und Zinsrisiken sowie Aktien- und Anleihekursrisiken 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. €	2022	2021
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	113	17
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	0	0
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	–7	4
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	–818	–1.358
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	–	1
Reklassifizierungen aus der Cashflow Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–44	0
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	890	343
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	1	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	–	–

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge bzw. Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen sowie im Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Porsche AG Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden im Segment Finanzdienstleistungen die Zins- und Währungsrisiken mittels Value-at-Risk (VaR) gemessen. Die Marktpreisrisiken 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 Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und/oder Ergebnis ermittelt.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Porsche AG Konzern werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges aufgeführt:

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 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

Angaben zu Sicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2021

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	6.665	21	1	19
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	27.731	116	991	–518
Devisenoptionskontrakte	19.645	74	142	–23
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	101	0	4	–3

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 2022

		Rücklage für	
Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	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	–

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Cashflow Hedges 2021

		Rücklage für	
Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Aktive Cash-Flow-Hedges	Beendete Cash-Flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	21	16	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–4	–
Summe Zinsrisiko	21	12	–
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	–543	–533	–
Nicht designierte Komponenten	–	–486	–
Latente Steuern	–	306	–
Summe Währungsrisiko	–543	–713	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	–4	0	–
Nicht designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	0	–
Summe Zins- und Währungsrisiko	–4	0	–

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) 2022

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	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**

Entwicklung der Rücklage für Cashflow Hedges (OCI I) 2021

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2021	**–9**	**767**	**–1**	**757**
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	17	–1.084	1	**–1.066**
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	0	–	**0**
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	–56	–	**–52**
Stand am 31.12.2021	**12**	**–373**	**0**	**–361**

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 nur 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

	Währungsrisiko	
Mio. €	2022	2021
Stand am 01.01.	**–85**	**36**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	97	–146
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	–83	25
Stand am 31.12.	**–71**	**–85**

Entwicklung der Rücklage für die Kosten der Sicherung – nicht designierte Terminkomponente und Cross Currency Basis Spread (CCBS)

	Währungsrisiko	
Mio. €	2022	2021
Stand am 01.01.	**–255**	**–501**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	–781	–128
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	302	374
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0	0
Stand am 31.12.	**–734**	**–255**

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 2022 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 18 Mio. € (2021: 10 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (2021: 8 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 2022 in den Währungen australischer Dollar (AUD), brasilianischer Real (BRL), britisches Pfund (GBP), chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), japanischer Yen (JPY), kanadischer Dollar (CAD), mexikanischer Peso (MXN), polnischer Zloty (PLN), russischer Rubel (RUB), norwegische Krone (NOK), schwedische Krone (SEK), Schweizer Franken (CHF), Singapur-Dollar (SGD), südkoreanischer Won (KRW), Taiwan-Dollar (TWD) und US-Dollar (USD) abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche AG Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die funktionale Währung Euro gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätte, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2022 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2022 +10 %	31.12.2022 −10%	31.12.2021 +10 %	31.12.2021 −10%
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	752	−785	734	−733
Ergebnis nach Ertragsteuern	−35	35	−16	16
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	70	−70	66	−66
Ergebnis nach Ertragsteuern	−4	4	−5	5
EUR/MXN				
Sicherungsrücklage	11	−11	5	−5
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	–	–
EUR/PLN				
Sicherungsrücklage	19	−19	18	−18
Ergebnis nach Ertragsteuern	−3	3	−1	1
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	153	−153	204	−204
Ergebnis nach Ertragsteuern	−13	13	−10	10
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	1.013	−1.024	750	−849
Ergebnis nach Ertragsteuern	−104	104	−90	90
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	112	−118	93	−104
Ergebnis nach Ertragsteuern	−3	3	−2	2
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	24	−23	36	−36
Ergebnis nach Ertragsteuern	−1	1	−2	2
EUR/HKD				
Sicherungsrücklage	21	−22	15	−15
Ergebnis nach Ertragsteuern	−2	2	−1	1
EUR/RUB				
Sicherungsrücklage	–	–	15	−15
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	−3	3
EUR/SGD				
Sicherungsrücklage	10	−10	4	−4
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	−1	1
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	74	−74	60	−59
Ergebnis nach Ertragsteuern	−18	18	−9	9
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	138	−137	92	−93
Ergebnis nach Ertragsteuern	−5	5	−3	3
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	84	−82	75	−67
Ergebnis nach Ertragsteuern	−9	9	−6	6
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	66	−65	62	−61
Ergebnis nach Ertragsteuern	−5	5	−8	8
EUR/BRL				
Sicherungsrücklage	19	−19	5	−5
Ergebnis nach Ertragsteuern	−5	5	−1	1
EUR/NOK				
Sicherungsrücklage	5	−5	–	–
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	0	–	–

Aktien- und Anleihekursrisiko
Die aus der Überschussliquidität des Porsche AG Konzerns aufgelegten vollkonsolidierten Spezialfonds unterliegen insbesondere Aktien- und Anleihekursrisiken, welche sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben können. Generell wirkt der Porsche AG Konzern den Risiken aus den Spezialfonds dadurch entgegen, dass, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte geachtet wird. Den implementierten Risikomanagement-Systemen liegt teilweise eine Wertuntergrenze zugrunde und bei entsprechender Marktlage werden Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2022 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 14 Mio. € (2021: 31 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2022 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 12 Mio. € (2021: 40 Mio. €) niedriger ausgefallen.

36.4.3 MARKTPREISRISIKO IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Zinsrisiko
Das Zinsrisiko im Segment Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie aus fristeninkongruenten Refinanzierungen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften sowie kombinierten Zins-/Währungsgeschäften begrenzt.

Zum 31. Dezember 2022 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 51 Mio. € (2021: 19 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 2022 betrug der Value-at-Risk für das Währungsrisiko 1 Mio. € (2021: 3 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 gegenüberstellt. 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

	Restlaufzeit			Nominalvolumen Gesamt	Nominalvolumen Gesamt
Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2022	31.12.2021
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	3.124	3.509	–	6.633	6.665
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/ Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/ Währungsswaps CNY	4.684	6.150	–	10.833	8.585
Devisenterminkontrakte/ Währungsswaps USD	3.231	7.090	–	10.321	9.364
Devisenterminkontrakte/ Währungsswaps GBP	1.477	789	–	2.267	2.941
Devisenterminkontrakte übrige Währungen	3.222	5.594	–	8.817	6.841
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte CNY	7.005	8.688	–	15.694	10.296
Devisenoptionskontrakte USD	2.885	2.154	–	5.039	6.096
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	1.096	1.358	–	2.454	3.253
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps übrige Fremdwährungen	20	12	–	32	101
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	–	562	–	562	766
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/ Währungsswaps	4.169	122	–	4.291	4.441
Devisenoptionskontrakte	213	–	–	213	144

Neben den oben dargestellten Sonstigen Derivaten, die zur Währungs- und Zinssicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 Credit Default Swaps mit einem Nominalvolumen in Höhe von 21 Mio. € (2021: 7 Mio. €) und einer Restlaufzeit zwischen vier und fünf Jahren. Des Weiteren bestanden Aktienfutures in Höhe von 66 Mio. € (2021: 116 Mio. €), Rentenfutures in Höhe von 306 Mio. € (2021: 257 Mio. €), sonstige Swaps in Höhe von 0 Mio. € (2021: 51 Mio. €), Währungsfutures in Höhe von 58 Mio. € (2021: 14 Mio. €) und Equity Swaps in Höhe von 0 Mio. € (2021: 153 Mio. €), deren Restlaufzeit zwischen drei und vier Jahren 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 1,4 % (2021: 0,2 %) bzw. 0,3 % (2021: 0,8 %) erzielt.

Bezogen auf die Devisentermingeschäfte bzw. Devisenoptionsgeschäfte konnten für die oben dargestellten wesentlichen Währungen nach Nominalvolumina gewichtete Sicherungskurse von 7,44 bzw. 7,35 (EUR zu CNY; 2021: 7,82 bzw. 7,70), 0,87 (EUR zu GBP; 2021: 0,88) und 1,16 bzw. 1,12 (EUR zu USD; 2021: 1,18 bzw. 1,15) erzielt werden.

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:

	31.12.2022					31.12.2021				
in %	EUR	USD	GBP	CNY	JPY	EUR	USD	GBP	CNY	JPY
Zins für sechs Monate	2,73	4,79	4,08	2,41	0,01	–0,58	0,19	0,49	2,48	–0,04
Zins für ein Jahr	3,03	4,89	4,46	2,46	0,10	–0,51	0,39	0,76	2,49	–0,04
Zins für fünf Jahre	3,19	3,73	4,08	3,06	0,60	0,02	1,12	1,05	3,06	–0,01
Zins für zehn Jahre	3,15	3,53	3,75	4,07	0,91	0,30	1,31	0,95	4,07	0,08

Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mit Zinsswaps oder Zinswährungsswaps ist der Porsche AG Konzern durch die IBOR-Reform Unsicherheiten hinsichtlich des Zeitpunkts, der Höhe der IBOR-basierten Cashflows oder des gesicherten Risikos des Grundgeschäfts bzw. des Sicherungsinstruments ausgesetzt. Der Porsche AG Konzern nimmt die mit den Standardänderungen einhergehenden Erleichterungen in Anspruch.

Die Unsicherheiten beziehen sich auf die Referenzzinssätze USD LIBOR und CAD CDOR.

Bei Cashflow Hedges, bei denen Risiken aus der Veränderung künftiger Zahlungsströme abgesichert werden, bezieht sich die Unsicherheit auf die hochwahrscheinliche Erwartung von gesicherten zukünftigen variablen Cashflows.

Die voraussichtlichen Auswirkungen aus der IBOR-Reform werden fortlaufend beurteilt. Erforderliche Umstellungsmaßnahmen sind für die betroffenen Referenzzinssätze bereits umgesetzt worden.

Die Nominalbeträge von Sicherungsinstrumenten, die den oben beschriebenen Unsicherheiten aus der IBOR-Reform ausgesetzt sind, betragen für den USD LIBOR 3.218 Mio. € (2021: 4.823 Mio. €) sowie für den CAD CDOR 263 Mio. € (2021: 202 Mio. €).

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. €	31.12.2022	31.12.2021
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.845	1.280
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	122	62
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	14.410	22.233
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	26	–
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	79	17
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	16.207	14.227
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	1	–

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 14,79 % 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 2022 angesetzten Fair Values betreffen die Anteile an Customcells Holding GmbH, Itzehoe (21 Mio. €; 2021: 6 Mio. €), 1KOMMA5° GmbH, Hamburg (13 Mio. €; 2021: 0 Mio. €), Cresta Intelligence Inc., San Francisco/CA (9 Mio. €; 2021: 2 Mio. €), Tactile Mobility Ltd., Haifa (8 Mio. €; 2021: 10 Mio. €), Urgent.ly Inc., Vienna/VA (8 Mio. €; 2021: 7 Mio. €), RSE Markets, Inc., New York/NY (6 Mio. €; 2021: 5 Mio. €), DSP Concepts, Inc., Santa Clara/CA (6 Mio. €; 2021: 5 Mio. €), RS Holdings, Inc., Los Angeles/CA (5 Mio. €; 2021: 4 Mio. €) sowie weitere kleinere Beteiligungen (46 Mio. €; 2021: 23 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 2022

	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2022
Mio. €	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[1]	100	187	178	466	–	**753**
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.290	1.290	–	0	**1.290**
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	851	851	–	687	**1.538**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte[2]	141	5.213	5.213	140	–	**5.493**
Wertpapiere und Termingeldanlagen[3]	1.533	262	262	–	–	**1.795**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[3]	–	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] Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 842 Mio. €).

[2] Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 801 Mio. €).

[3] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) im Vorjahr als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren.

[4] Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 3.459 Mio. €).

[5] Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 4.951 Mio. €).

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2021

	Zum Fair Value bewertet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanz-instrumente in Sicherungs-beziehungen	Keiner Bewertungs-kategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2021
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	573	**573**
Sonstige Beteiligungen	142	–	–	–	171	**313**
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	2.330	2.402	–	1.131	**3.461**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte[1]	147	8.301	9.009	148	–	**8.596**
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	1.199	1.199	–	–	**1.199**
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	497	497	–	584	**1.081**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte[2]	71	5.219	5.219	63	–	**5.354**
Wertpapiere und Termingeldanlagen[3]	982	–	–	–	–	**982**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[3]	–	4.686	4.686	–	–	**4.686**
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	5.643	5.680	–	956	**6.599**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten[4]	1	259	259	373	–	**633**
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	3.021	3.021	–	107	**3.128**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	2.447	2.447	–	–	**2.447**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten[5]	16	2.857	2.857	765	–	**3.638**

[1] Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche: 980 Mio. €).

[2] Andere Vermögenswerte, die keine finanziellen Vermögenswerte sind, sind nicht enthalten (sonstige Forderungen und Ertragsteuerforderungen: 734 Mio. €).

[3] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren.

[4] Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (sonstige Rückstellungen, latente Ertragsteuerverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten: 2.611 Mio. €).

[5] Andere Verbindlichkeiten, die keine finanziellen Verbindlichkeiten sind, sind nicht enthalten (Ertragsteuerrückstellungen, sonstige Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten und Ertragsteuerverbindlichkeiten: 3.866 Mio. €).

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet" auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten" sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

36.6.4 FAIR VALUES FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen im Porsche AG Konzern Wertpapiere. 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. €	31.12.2022	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]	**1.533**	1.533	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**10**	–	10	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**70**	–	70	–

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren.

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	**142**	0	–	142
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**147**	–	87	60
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**71**	–	70	1
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	**982**	982	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**1**	–	1	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**16**	–	16	–

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren.

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 2.180 Mio. € (2021: 1.714 Mio. €) enthalten, die nach IFRS 16 bewertet werden.

Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**3.671**	–	–	3.671
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**1.290**	–	1.290	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**5.393**	1.371	4.020	2
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	**262**	–	262	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	**3.719**	3.719	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**26**	–	26	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**14.361**	**5.090**	**5.598**	**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] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren.

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**2.899**	–	–	2.899
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**1.199**	–	1.199	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**14.228**	466	13.762	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	**–**	–	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	**4.686**	4.327	359	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**23.012**	**4.793**	**15.320**	**2.899**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**2.447**	–	2.447	–
Finanzschulden	**8.700**	5	8.695	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**3.116**	47	2.879	190
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**14.263**	**52**	**14.021**	**190**

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen" zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen" ausgewiesen waren.

Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen nach Stufen

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	–

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**148**	–	148	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**63**	–	63	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	**373**	–	373	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	**765**	–	765	–

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 Vermögenswerte
Stand am 01.01.2022	**203**
Änderungen Konsolidierungskreis	–
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

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2021	**147**
Änderungen Konsolidierungskreis	–159
Zugänge (Zukäufe)	126
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1	–
Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 2	–14
Gesamtergebnis	108
erfolgswirksam	65
erfolgsneutral	43
Realisierungen	–
Abgang (Verkäufe)	–5
Stand am 31.12.2021	**203**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**65**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–
Finanzergebnis	65
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–6

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 Risikovariable 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (2021: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten. Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (2021: 6 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 9 Mio. € (2021: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 9 Mio. € (2021: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariable auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (2021: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (2021: 4 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.

				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz-instrumente	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	1.290	–	1.290	–	–	**1.290**
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	1.795	–	1.795	–	–	**1.795**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	3.719	–	3.719	–	–	**3.719**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.651	–	5.651	–	–	**5.651**

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren.

				Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz-instrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2021
Derivative Finanzinstrumente	354	–	354	–190	–	**164**
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.542	–	4.542	–	–	**4.542**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.199	–	1.199	–	–	**1.199**
Wertpapiere und Termingeldanlagen[1]	982	–	982	–	–	**982**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente[1]	4.686	–	4.686	–	–	**4.686**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13.738	–	13.738	–	–	**13.738**

[1] Zum 31. Dezember 2022 sind Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten den „Wertpapiere und Termingeldanlagen“ zugeordnet, welche zum 31. Dezember 2021 (359 Mio. €) als „Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen“ ausgewiesen waren.

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden: Finanzinstrumente	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden: 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**

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden: Finanzinstrumente	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2021
Derivative Finanzinstrumente	1.156	–	1.156	–190	–	**966**
Finanzschulden	9.727	–	9.727	–	–	**9.727**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.447	–	2.447	–	–	**2.447**
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.116	–	3.116	–	–	**3.116**

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen in Höhe von 193 Mio. € (2021: 142 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 revolvierenden, 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 6.282 Mio. € (2021: 6.418 Mio. €) sind in den ABS-Refinanzierungen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 3.757 Mio. € (2021: 3.662 Mio. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 7.948 Mio. € (2021: 7.365 Mio. €) gestellt, wovon 3.757 Mio. € (2021: 3.662 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 Delkredere- und Zahlungszeitpunktrisiken 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 2022 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft 3.090 Mio. € (2021: 3.292 Mio. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 2.773 Mio. € (2021: 2.994 Mio. €).

36.6.7 GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN

Die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinserträge der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden beliefen sich auf 507 Mio. € (2021: 560 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen auf 185 Mio. € (2021: 136 Mio. €).

36.6.8 NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

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. €	2022	2021
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	56	213
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	380	597
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	0	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	–20	–33
	416	**777**

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.

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 Kapitalrendite im Segment Automobile und die Eigenkapitalrendite im Segment Finanzdienstleistungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2022	2021
Segment Automobile		
Operatives Ergebnis nach Steuern	4.496	3.523
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	18.026	16.513
Kapitalrendite (RoI) in %	**24,9**	**21,3**
Segment Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	346	314
Durchschnittliches Eigenkapital	1.691	1.482
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	**20,5**	**21,2**

38. EVENTUALSCHULDEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Bürgschaften	5	2
Gewährleistungen	0	0
Sonstige Eventualschulden	123	40
	128	**42**

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 Eventualschulden sind keine Beträge im Zusammenhang mit der in der Anhangangabe **→ 40. RECHTSSTREITIGKEITEN** beschriebenen Dieselthematik enthalten. Weitere behördliche Untersuchungen/Verfahren befinden sich in einem Stadium, in dem die Anspruchsgrundlagen noch nicht spezifiziert wurden und/oder die Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese behördlichen Untersuchungen/Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualschuld 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 Eventualschulden 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

	Fälligkeit			
Mio. €	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
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**

	Fälligkeit			
Mio. €	innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2021				
Bestellobligo für				
Sachanlagen	376	90	–	**466**
Immaterielle Vermögenswerte	1.327	355	–	**1.682**
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	–	–	37	**37**
Miet- und Leasingverträgen	32	39	23	**94**
Übrige finanzielle Verpflichtungen	183	289	104	**576**
Gesamt	**1.918**	**773**	**164**	**2.855**

40. RECHTSSTREITIGKEITEN

Die Porsche AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Verhältnis zu oder im Zusammenhang mit Arbeitnehmern, Behörden, Dienstleistungen, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, Produkten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen, wie zum Beispiel Bußgelder, sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Dies Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Porsche AG Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen 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. 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 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 kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem 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 Eventualschulden gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Forderung der Gegenseite. Sonstige Rechtsverteidigungskosten, wie zum Beispiel etwaige Rechts- und Beratungskosten und Prozesskosten, werden grundsätzlich in den dargestellten Rechtsstreitigkeiten nicht berichtet.

Dieselthematik

Am 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 Dieselthematik das Third Partial Consent Decree ("3PCD") abgeschlossen. Am 21. Juli 2017 wurde mit dem United States District Court for the Northern District of California eine vergleichbare Vereinbarung („California PCD“) getroffen. Darin verpflichtete sich die Porsche AG zur Erfüllung und 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 Dieselthematik 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 Dieselthematik 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 Dieselthematik 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 Dieselthematik 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 Dieselthematik 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.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hatte bezüglich der Dieselthematik 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 (jedenfalls vorläufig) 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 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich von 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Der Volkswagen Konzern und die Porsche AG bewerten die Auswirkungen der Entscheidung und befinden sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

Im Rahmen der andauernden Gespräche mit den Behörden hat die Porsche AG für Euro-5-Fahrzeuge des Typs Cayenne 3,0-Liter-V6-Diesel Generation 1 dem Kraftfahrt-Bundesamt im November 2022 einen Maßnahmenplan vorgelegt. Am 12. Januar 2023 hat die Porsche AG vom Kraftfahrt-Bundesamt ein Anhörungsschreiben zu diesem Fahrzeugtyp erhalten. Darin hat das Kraftfahrt-Bundesamt nun das gegenständliche Thermofenster als unzulässige Abschalteinrichtung bezeichnet. Die Porsche AG hält diese vorläufige Einstufung des Kraftfahrt-Bundesamtes für unbegründet. Sie wird ein entsprechendes Antwortschreiben fristgemäß bis zum 27. Februar 2023 einreichen. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da diesbezüglich aus heutiger Sicht kein wesentlicher verbleibender Ressourcenabfluss erwartet wird.

Übrige Rechtsstreitigkeiten

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN: SCR-SYSTEME

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen ihrer kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Porsche AG und weiteren deutschen Automobilherstellern die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission die Parteien über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in ein förmliches Settlement-Verfahren hat die EU-Kommission am 8. Juli 2021 einen Bußgeldbescheid erlassen und ein gesamtschuldnerisches Bußgeld in Höhe von 502 Mio. € gegen die drei beteiligten Marken des Volkswagen Konzerns (Volkswagen AG, Audi AG, Porsche AG) erlassen. Es erfolgte keine Regressierung der Porsche AG durch die Volkswagen AG. Gegenstand der Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission ist die Zusammenarbeit der 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.

Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der EU-Kommission vom 8. Juli 2021 zur Zusammenarbeit der Automobilhersteller bei der Entwicklung von Technologien zur Reinigung der Emissionen von Diesel-Pkw mit SCR-Systemen, 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 2. Quartal 2023 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Stadiums eine realistische Risikoeinschätzung nicht möglich ist.

WETTBEWERBSVERSTÖßE (KOREA, TÜRKEI, CHINA)

Die südkoreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen Sachbearbeiters der KFTC ist im November 2021 ergangen. Die Volkswagen AG, Audi AG und Porsche AG haben darauf erwidert. Am 9. Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Die Porsche AG ist danach von der Entscheidung nicht betroffen Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird derzeit im ersten oder zweiten Quartal des Jahres 2023 erwartet.

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. Die Volkswagen AG, Audi AG und Porsche AG prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat im Jahr 2019 wegen vergleichbarer Sachverhalte Verfahren u.a. gegen die Volkswagen AG, Audi AG und Porsche AG eröffnet und Auskunftsersuchen erlassen.

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 eingelegte Rechtsmittel der Kläger letztinstanzlich ab, so dass die Entscheidung des U.S. Court of Appeal rechtskräftig geworden ist.

Auch in Kanada sind Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Porsche AG und mehrerer ihrer kanadischen Tochtergesellschaften sowie weitere Unternehmen des Volkswagen Konzerns mit ähnlicher Begründung in erster Instanz anhängig. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine Bewertung dieser Verfahren derzeit nicht möglich ist. Die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften werden sich auch in Kanada gegen die Forderungen verteidigen, sollten die Kläger sie tatsächlich weiterverfolgen.

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 auch 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 demnach nicht betroffen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Porsche AG kooperiert mit zuständigen Behörden, 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.

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 1. Quartal 2023 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 noch zum 31. Dezember 2022 erwarteten 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 weitgehend abgeschlossen. Die Themen stehen nicht in Zusammenhang mit der Dieselthematik. 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 Cayenne-Derivat wurde dem Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet. Da seit längerer Zeit hierzu keine Rückmeldung erfolgt ist, ist es nach aktueller Einschätzung unwahrscheinlich, dass es noch zu einer verpflichtenden Maßnahme kommen kann.

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 zugestellt. Die Volkswagen AG hat für den Volkswagen Konzern Auskunftsersuchen der EU-Kommission 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 Auskunftsersuchen der EU-Kommission wurden beantwortet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten zu diesen Ermittlungen 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 keine Rückmeldung seitens des Kraftfahrt-Bundesamts. Sollte ein Bescheid erlassen werden, wären die daraus entstehenden Kosten für Nachrüstungen stark vom Inhalt des Bescheids abhängig. Mit einem Bescheid wird aktuell jedoch frühestens gegen Ende des ersten Quartals 2023 gerechnet. 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 Eventualschulden 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. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	4.132	3.566
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	829	912
davon für Altersversorgung	324	442
	4.961	**4.478**

42. IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt[1]

	2022	2021
Direkter Bereich[2]	9.444	9.212
Indirekter Bereich	27.520	26.233
	36.964	**35.445**
Auszubildende	675	718
	37.639	**36.163**
Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit	469	519
	38.108	**36.682**

[1] Im Geschäftsjahr 2022 werden die im Jahresdurchschnitt beschäftigten Mitarbeiter ohne die Mitarbeiter in der Freistellungsphase der Altersteilzeit sowie ohne die Mitglieder des Vorstands ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

[2] 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 beschloss Ende des Jahres 2018, das Vorstandsvergütungssystem anzupassen. Auch das neue Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung).

Bereits im Jahr 2019 wurde der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans 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 um alle anderen Mitglieder des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Managements wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt.

Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans des Top Managements und der anderen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wird. Bei Einführung des Performance-Share-Plans 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

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt.

Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer dreijährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem 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 Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt.

Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % des Zielbetrags begrenzt; der Auszahlungsbetrag wird um 20 % reduziert, sofern im Segment Automobile die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die F&E-Quote während der Performance-Periode kleiner als 5 % ist.

Vorstand und Top-Management-Kreis

		31.12.2022	31.12.2021
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	8	12
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	10	12
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	4	10
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	9	9
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	168.974	138.500
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	59.369	62.763

Mitglieder des Managements

Im Geschäftsjahr wurde allen anderen Begünstigten ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 65 Mio. € (2021: 63 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 71 Mio. € (2021: 83 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 71 Mio. € (2021: 83 Mio. €) erfasst.

IPO Bonus

Den Vorstandsmitgliedern wurden am Tag des IPO 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 Deutsche Börse AG am ersten Börsenhandelstag („Zuteilungskurs"). Die so ermittelte Anzahl an virtueller 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 endet 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.

		31.12.2022
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	7
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	7
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	7
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	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 zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. 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 an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie von Volkswagen erwirbt. Der Preis je Stammaktie entsprach dem Platzierungspreis pro Vorzugsaktie zuzüglich einer Prämie von 7,5 %. Der Erwerb erfolgte in zwei Tranchen. Eine erste Tranche in Höhe von 17,5 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie wurde im Oktober 2022 an die Porsche SE übertragen. Der Vollzug der zweiten Tranche in Höhe von 7,5 % der Stammaktien an der Porsche AG wurde am 30. Dezember 2022 abgeschlossen. Mit diesem Tag ist das Eigentum an die Porsche SE übergegangen. 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 Umkehreffekte zu steuerlichen Vorteilen bei der Porsche AG führen, werden der Volkswagen AG erstattet.
- Zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG wurden verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Des Weiteren wurde zwischen der Porsche AG und der Volkswagen AG am 5. September 2022 eine industrielle Kooperationsvereinbarung geschlossen, die die künftige Ausgestaltung der industriellen und strategischen Kooperation zwischen dem Volkswagen AG Konzern und dem Porsche AG Konzern regelt. Im Rahmen dieser Vereinbarung wurde zwischen den Vertragsparteien beschlossen, die bisherige Zusammenarbeit im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung in einer separaten Vereinbarung weiterzuentwickeln und detaillierter auszugestalten. Deshalb haben die Porsche AG und die Volkswagen AG in Übereinstimmung mit den Vorschriften der industriellen Kooperationsvereinbarung eine Einkaufs- und Beschaffungsvereinbarung geschlossen. Diese beinhaltet allgemeine Prinzipien für die Fortsetzung der bisherigen Kooperation zwischen den Vertragsparteien, einschließlich der allgemeinen Organisation sowie spezifische Bestimmungen für bestimmte, wesentliche Felder im Bereich des Einkaufs und der Beschaffung.

Im Rahmen eines 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 9. Januar 2023 am 31. Dezember 2022 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

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Mio. €	2022	2021	2022	2021
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	–
Porsche SE	2	2	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	0	–	–
Volkswagen AG – Konzern	5.030	4.159	6.233	4.964
Porsche Holding Stuttgart GmbH	207	368	1	0
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	72	31	203	114
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	38	17
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	6	6	128	106
Versorgungspläne	0	–	1	–
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	1	1	0	–
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	**5.320**	**4.569**	**6.604**	**5.201**

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	–
Porsche SE	1	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	33	21	–	–
Volkswagen AG – Konzern	8.030	6.822	2.748	2.078
Porsche Holding Stuttgart GmbH	40	10.246	4.079	2.444
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	197	128	95	81
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	56	5	1	2
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	42	38	97	91
Versorgungspläne	0	–	0	–
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat Porsche AG	0	0	–	–
Sonstige nahestehende Personen und Unternehmen	–	–	–	–
Gesamt	**8.399**	**17.260**	**7.021**	**4.696**

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 entfallen im Wesentlichen auf Anleihen in Höhe von 33 Mio. € (2021: 21 Mio. €).

Mit dem Volkswagen Konzern besteht ein Darlehensrahmenvertrag in Höhe von 4.000 Mio. €, welcher wie im Vorjahr nicht in Anspruch genommen wurde.

Die Forderungen gegen den Volkswagen Konzern entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 4.275 Mio. € (2021: 2.348 Mio. €), Forderungen aus konzerninternen Guthaben in Höhe von 2.391 Mio. € (2021: 3.415 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 502 Mio. € (2021: 493 Mio. €).

Die an den Volkswagen Konzern erbrachten Lieferungen und Leistungen beinhalten Beträge in Höhe von 458 Mio. € (2021: 229 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 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 2022 sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber Volkswagen Konzerngesellschaften in Höhe von 129 Mio. € (2021: 77 Mio. €).

Die Porsche AG hat von der Porsche Holding Stuttgart GmbH in 2022 eine Kapitaleinlage in Höhe von 3.057 Mio. € erhalten, davon 2.800 Mio. € im Zuge der Strukturmaßnahmen vor dem Börsengang (siehe hierzu die Anhangangabe → **25. EIGENKAPITAL**). In der Vorperiode betrug diese Kapitaleinlage 471 Mio. €.

Vor dem Börsengang hat die Porsche AG zwei Abspaltungen nach § 123 UmwG durchgeführt. In diesem Rahmen wurden Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 8.351 Mio. € (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 6. Juli 2022) und sonstige finanzielle Vermögenswerte aus einem Verrechnungskonto der Porsche AG gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 2.028 Mio. € mit Eintragung in das Handelsregister am 6. Juli 2022 zivilrechtlich wirksam auf die Porsche Niederlassung Mannheim GmbH übertragen. Sämtliche Geschäftsanteile der Porsche Niederlassung Mannheim GmbH wurden mit Eintragung in das Handelsregister am 11. Juli 2022 zivilrechtlich wirksam auf die Memphis I GmbH, eine Tochtergesellschaft der Porsche Holding Stuttgart GmbH, übertragen (siehe hierzu die Anhangangabe **→ 25. EIGENKAPITAL**).

Des Weiteren bestanden zur Porsche Holding Stuttgart GmbH zum Abschlussstichtag Forderungen und Verbindlichkeiten (vgl. hierzu die Anhangangaben **→ 20. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE** und **→ 30. LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**). Es wurden Finanzdienstleistungen an diese Gesellschaft erbracht, die zu Zinserträgen in Höhe von 207 Mio. € (2021: 368 Mio. €) führten.

Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 145 Mio. € (2021: 89 Mio. €), davon entfallen 35 Mio. € (2021: 0 Mio. €) auf die Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 20 Mio. € (2021: 12 Mio. €). Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Forderungen aus langfristigen Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 25 Mio. € (2021: 25 Mio. €) und gewährten Darlehen in Höhe von 14 Mio. € (2021: 6 Mio. €).

In 2022 bestanden sonstige außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen in Höhe von 27 Mio. € (2021: 1 Mio. €) und gegenüber assoziierten Unternehmen in Höhe von 124 Mio. € (2021: 121 Mio. €).

Zudem belief sich das maximale Ausfallrisiko für ausgegebene Finanzgarantien gegenüber Gemeinschaftsunternehmen auf 66 Mio. € (2021: 73 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:

€	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen	15	17
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	12	7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	2	3
	29	**27**

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 des Performance-Share-Plans auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie und virtuellen Aktien im Zusammenhang mit dem IPO Bonus in Höhe von 56 Mio. € (2021: 65 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 Vorstandes der Porsche AG, der zugleich der Vorsitzende des Vorstands der Volkswagen AG ist, wurde im Geschäftsjahr mit Ausnahme der gewährten Leistungen auf Basis von virtuellen Aktien im Zusammenhang mit dem IPO Bonus ausschließlich von der Volkswagen AG vergütet.

Der Porsche AG Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 372 Mio. € (2021: 288 Mio. €) getätigt.

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 7 Mio. € (2021: 10 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 anzugeben.

Mio. €	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	3	2
Andere Bestätigungsleistungen	4	0
Steuerberatungsleistungen	0	2
Sonstige Leistungen	0	1
	7	**5**

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Porsche AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Porsche AG sowie von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen, nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen sowie die Comfort-Letter Erteilung.

46. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Schluss des Geschäftsjahres 2022 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

47. MITTEILUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER PORSCHE AG NACH WPHG

47.1 Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 30.09.2022

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund:
Erstmalige Zulassung der Aktien zum Handel an einem organisierten Markt

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen
Name: Registrierter Sitz und Staat:
Dr. Hans Michel Piëch

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
28.09.2022

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 %	7,50 %	100, 00%	455.500.000
Letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	n/a %	

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	Ausübungszeit-raum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungs-anspruch	09.01.2023	n/a	n/a	34.162.500	7,50 %
			Summe	34.162.500	7,50 %

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	17,51 %	7,50 %	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	82,49 %	%	82,49 %

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 30.09.2022

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund:
Erstmalige Zulassung der Aktien zum Handel an einem organisierten Markt

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen
Name: Registrierter Sitz und Staat:
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, Dr. Louise Kiesling

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
28.09.2022

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 %	7,50 %	100,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	n/a %	

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	Ausübungszeit- raum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch	09.01.2023	n/a	n/a	34.162.500	7,50 %
			Summe	34.162.500	7,50 %

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, Dr. Louise Kiesling	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	17,51 %	7,50 %	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	82,49 %	%	82,49 %
-	%	%	%
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	17,51 %	7,50 %	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	82,49 %	%	82,49 %

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 30.09.2022

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund:
Erstmalige Zulassung der Aktien zum Handel an einem organisierten Markt

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:	Registrierter Sitz und Staat:
Porsche Piëch Holding GmbH	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
28.09.2022

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 %	7,50 %	100,00 %	455.500.000
Letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	n/a %	

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	Ausübungszeit-raum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Übertragungsanspruch	09.01.2023	n/a	n/a	34.162.500	7,50 %
			Summe	34.162.500	7,50 %

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	17,51 %	7,50 %	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	82,49 %	%	82,49 %

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 30.09.022

1. Angaben zum Emittenten
Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart

2. Grund der Mitteilung
Sonstiger Grund:
Erstmalige Zulassung der Aktien zum Handel an einem organisierten Markt

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
28.09.2022

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechts beständen a.)	Anteil Instrumente (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechts-beständen b.1.+ b.2.)	Summe Anteile (Summe Einzelheiten zu den Stimmrechts-beständen a. + b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte nach § 41 WpHG
neu	100,00 %	7,50 %	100,00 %	455.500.000
letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	0,00 %	

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 %
				0,00 %
		Summe		0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeit raum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Aufschiebend bedingter Über-tragungsanspruch	09.01.2023	n/a	n/a	34.162.500	7,50 %
			Summe	34.162.500	7,50 %

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	17,51 %	7,50 %	25,01 %
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	%	%	%
Porsche Holding Stuttgart GmbH	82,49 %	%	82,49 %

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 2022 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 24 Mio. € (2021: 20 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt 30.603 Performance Shares zugeteilt (2021: 29.606), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 5 Mio. € (2021: 4 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 85.440 virtuelle Aktien gewährt (2021: 0), deren Wert sich zum Zeitpunkt der Gewährung auf 7 Mio. € (2021: 0 Mio. €) belief.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 2 Mio. € (2021: 1 Mio. €).

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 2 Mio. € (2021: 2 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 47 Mio. € (2021: 54 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	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
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		81,80	–	81,80	214.076	96.303		2021
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		100,00	–	100,00	700	–	1	2021
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		100,00	–	100,00	11.625	–	1	2021
Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	43	–	1	2021
Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg	EUR		100,00	–	100,00	20.025	–	1	2021
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	EUR		100,00	–	100,00	4.000	–	1	2021
Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		100,00	–	100,00	1.601	–	1	2021
Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	64.425	–	1	2021
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR		–	100,00	100,00	150.016	10.155		2021
Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		100,00	–	100,00	26.608	–	1	2021
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		–	100,00	100,00	108	4		2021
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	59.971	5.792		2021
Porsche Investments GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	172.062	–30.656		2021
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		100,00	–	100,00	2.500	–	1	2021
Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg	EUR		100,00	–	100,00	–19.825	4.474		2021
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	1.000	–	1	2021
Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin	EUR		–	100,00	100,00	2.500	–	1	2021
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow	EUR		–	100,00	100,00	1.700	–	1	2021
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		–	100,00	100,00	2.000	–	1	2021
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		–	100,00	100,00	2.500	–	1	2021
Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg	EUR		100,00	–	100,00	58.311	–	1	2021
Porsche Sales & Marketplace GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	–	100,00	2.123	–	1	2021
Porsche Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ludwigsburg	EUR		100,00	–	100,00	41	1		2021
Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg	EUR		100,00	–	100,00	38.472	3.327		2021
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart	EUR		–	100,00	100,00	2.556	–	1	2021
UI-356-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		80,61	19,39	100,00	1.071.692	16.802	9	2021
UI-SP 25-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		100,00	–	100,00	–	–	4, 6, 9	2022
2. Ausland									
Carrera Finance S.A., Luxemburg	EUR		–	–	–	31	–	9	2021
Carrera Italia SPV S.r.l., Conegliano	EUR		–	–	–	10	–	9	2021
Centro Porsche Padova S.r.l., Padua	EUR		–	100,00	100,00	5.817	1.725		2021
ExB II LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	29.153	1.017	9	2021
ExB LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	13.758	–1.671	9	2021
Nardò Technical Center S.r.l., Santa Chiara di Nardò	EUR		–	100,00	100,00	12.298	392		2021
OOO Porsche Center Moscow, Moskau	RUB	76,2868	–	100,00	100,00	1.683.265	359.861		2021
OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau	RUB	76,2868	–	100,00	100,00	531.567	157.645		2021
OOO Porsche Russland, Moskau	RUB	76,2868	99,00	1,00	100,00	10.740.469	1.735.521		2021
PCars LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	14.134	–1.727	9	2021
PCREST II Holdings Ltd., Vancouver/BC	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	990	–	9	2021
PCREST Ltd., Mississauga/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	3	–	5	2021
PCTX LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	506	2		2021
PDRIVE LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	20.228	141	9	2021
PFORCE LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	21.090	–343	9	2021
PGEAR LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	18.435	–4.158	9	2021
PILOT 2017-A LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	71.294	9.044	9	2021
PILOT 2017-B LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	10.318	–26	9	2021
PILOT 2019-A LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	36.302	14.455	9	2021
Porsamadrid S.L., Madrid	EUR		–	100,00	100,00	4.706	776		2021
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	3.138.271	3.040.563		2021
Porsche (Shanghai) Commercial Services Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	471.011	166.642		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	100,00	–	100,00	64.984	6.489		2021
Porsche Auto Funding LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	4.000	–	9	2021
Porsche Aviation Products, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	661	1		2021
Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	100,00	–	100,00	63.689	53.689		2021
Porsche Business Services, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	–3.621	778		2021
Porsche Canadian Funding II L.P., Mississauga/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	110.300	8.922	9	2021
Porsche Canadian Funding L.P., Mississauga/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	93.580	8.951		2021
Porsche Canadian Investment ULC, Halifax/NS	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	705	6		2021
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706	100,00	–	100,00	157.519	12.809		2021
Porsche Cars Canada Ltd., Mississauga/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	192.652	32.132		2021
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868	100,00	–	100,00	140.646	19.215		2021
Porsche Cars North America, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	1.891.816	294.227		2021
Porsche Central and Eastern Europe s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	–	100,00	139.283	13.436		2021
Porsche Centre Beijing Central Ltd., Peking	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	53.984	72.461		2021
Porsche Centre Beijing Goldenport Ltd., Peking	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	72.543	71.290		2021
Porsche Centre North Toronto Ltd., Toronto/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	14.495	4.666		2021
Porsche Centre Shanghai Pudong Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	127.466	104.087		2021
Porsche Centre Shanghai Waigaoqiao Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	133.151	85.786		2021
Porsche Consulting Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	37.653	16.142		2021
Porsche Consulting S.r.l., Mailand	EUR		–	100,00	100,00	16.680	2.912		2021
Porsche Consulting, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	3.746	1.016		2021
Porsche Design GmbH, Zell am See	EUR		–	100,00	100,00	7.622	–1.297		2021
Porsche Design of America, Inc., Ontario/CA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	2.486	197		2021
Porsche Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR		–	100,00	100,00	39.270	5.053		2021
Porsche Engineering Services s.r.o., Prag	CZK	24,1450	–	100,00	100,00	297.599	61.845		2021
Porsche Enterprises, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	129.586	–6.950		2021
Porsche Financial Leasing Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	196.383	204		2021
Porsche Financial Services Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706	–	100,00	100,00	3.721	595		2021
Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	23.875	–5.493	8	2021
Porsche Financial Services France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		–	100,00	100,00	18.254	3.811		2021
Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868	–	100,00	100,00	91.883	18.317		2021
Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua	EUR		–	100,00	100,00	75.903	10.177		2021
Porsche Financial Services Japan K.K., Tokio	JPY	140,6650	–	100,00	100,00	7.475.767	894.400		2021
Porsche Financial Services Korea Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950	–	100,00	100,00	–	–	7	2022
Porsche Financial Services Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9852	–	100,00	100,00	12.501	5.315		2021
Porsche Financial Services, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	171.101	29.646	8	2021
Porsche France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		100,00	–	100,00	129.623	9.470		2021
Porsche Funding L.P., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	646.344	18.207		2021
Porsche Haus S.r.l., Mailand	EUR		–	100,00	100,00	7.457	1.858		2021
Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	–	100,00	14.432.808	3.166.076		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
Porsche Ibérica S.A., Madrid	EUR		99,99	–	99,99	104.766	6.569		2021
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2016-A, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	60.772	15.322	9	2021
Porsche International Financing DAC, Dublin	EUR		100,00	–	100,00	106.493	20.723		2021
Porsche International Reinsurance DAC, Dublin	EUR		–	100,00	100,00	210.314	24.510		2021
Porsche Italia S.p.A., Padua	EUR		100,00	–	100,00	134.355	12.189		2021
Porsche Japan K.K., Tokio	JPY	140,6650	100,00	–	100,00	4.495.161	1.758.515		2021
Porsche Korea Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950	100,00	–	100,00	42.573.698	38.603.290		2021
Porsche Latin America, Inc., Miami/FL	USD	1,0677	–	100,00	100,00	4.441	534		2021
Porsche Leasing Ltd., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	–	–	9	2021
Porsche Logistics Services LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	4.860	16		2021
Porsche Middle East and Africa FZE, Dubai	USD	1,0677	100,00	–	100,00	69.100	8.907		2021
Porsche Motorsport North America, Inc., Santa Ana/CA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	11.352	1.125		2021
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706	–	100,00	100,00	49.707	9.839		2021
Porsche Retail Group Ltd., Reading	GBP	0,8868	–	100,00	100,00	56.955	12.409		2021
Porsche Sales & Marketplace Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	–3.824	–1.456		2021
Porsche Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9852	100,00	–	100,00	35.780	13.626		2021
Porsche Services Ibérica, S.L., Madrid	EUR		–	100,00	100,00	1.665	–119		2021
Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei	TWD	32,7048	75,00	–	75,00	992.483	809.810		2021
Porsche Zentrum Zug, Risch AG, Rotkreuz	CHF	0,9852	–	100,00	100,00	7.674	3.425		2021
PPF Holding AG, Zug	CHF	0,9852	100,00	–	100,00	6.699	–39		2021
PREV LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	81.771	30.240	9	2021
PSHIFT LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	82.753	47.903	9	2021
PVOLT LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	25.469	–436	9	2021
Shanghai Jie Gang Enterprise Management Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	23.650	–70		2021
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
Cellforce Group GmbH, Tübingen	EUR		72,72	–	72,72	22.889	–3.681		2021
Cetitec GmbH, Pforzheim	EUR		75,00	–	75,00	6.752	3.623		2021
Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR		94,00	–	94,00	–307	–125	9	2021
Datura Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR		94,00	–	94,00	–242	180	9	2021
Initium GmbH, Berlin	EUR		–	100,00	100,00	125	–	1	2021
Manthey Racing GmbH, Meuspath	EUR		51,00	–	51,00	6.857	1.612		2021
Manthey Servicezentrum GmbH, Meuspath	EUR		–	100,00	100,00	442	269		2021
P3X GmbH & Co. KG, München	EUR		100,00	–	100,00	–	–	4, 6	2022
P3X Management GmbH, München	EUR		–	100,00	100,00	–	–	4, 6	2022
Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn	EUR		–	60,00	60,00	–	–	7	2022
serva GmbH, in Liquidation, Stuttgart	EUR		–	100,00	100,00	1.239	–2.451	2	2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
2. Ausland									
AFN Ltd., Reading	GBP	0,8868	–	100,00	100,00	0	–	5	2021
Cetitec d.o.o., Cakovec	HRK	7,5364	–	100,00	100,00	3.715	3.695		2021
Cetitec USA Inc., Dublin/OH	USD	1,0677	–	100,00	100,00	244	1		2021
Greyp bikes d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364	–	68,17	68,17	–28.174	–34.944		2021
MHP (Shanghai) Management Consultancy Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	4.698	–6.458		2021
MHP Americas, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	77	984		2021
MHP Consulting Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9483	–	100,00	100,00	22.428	5.390		2021
MHP Consulting UK Ltd., Birmingham	GBP	0,8868	–	100,00	100,00	–2.162	94		2021
P Rental Services S.r.l., Trento	EUR		–	100,00	100,00	–	–	7	2022
Porsche Consulting Canada Ltd., Toronto/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	1.588	1.119		2021
Porsche Consulting Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	–	100,00	100,00	11.445	–1.902		2021
Porsche Consulting S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		–	100,00	100,00	90	109		2021
Porsche Design Asia Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	–	100,00	100,00	3.391	31		2021
Porsche Design Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868	–	100,00	100,00	–6.074	–422		2021
Porsche Design Italia S.r.l., Padua	EUR		–	100,00	100,00	279	2		2021
Porsche Design Netherlands B.V., Roermond	EUR		–	100,00	100,00	735	–28		2021
Porsche Design Sales (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	909	–122	5	2021
Porsche Design Studio North America, Inc., Beverly Hills/CA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	48	–	5	2021
Porsche Design Timepieces AG, Solothurn	CHF	0,9852	–	100,00	100,00	3.818	553		2021
Porsche Digital China Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	14.020	4.017		2021
Porsche Digital Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364	–	50,00	50,00	5.586	735		2021
Porsche Digital España, S.L., Barcelona	EUR		–	100,00	100,00	448	24		2021
Porsche Digital Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562	–	100,00	100,00	–	–	4, 6	2022
Porsche Digital Mexico, S. de R.L. de C.V., Guadalajara	MXN	20,8879	–	100,00	100,00	–	–	4, 6	2022
Porsche Digital, Inc., Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	6.165	2.345		2021
Porsche Drive Canada, Ltd., Toronto/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	–	–	4	2021
Porsche Drive LLC, Atlanta/GA	USD	1,0677	–	100,00	100,00	–	–	4	2021
Porsche Engineering (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	55.864	24.497		2021
Porsche Engineering Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9483	–	100,00	100,00	8.872	2.981		2021
Porsche Motorsport Asia-Pacific Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	15.055	–945	4	2021
Porsche Sales & Marketplace Canada, Ltd., Toronto/ON	CAD	1,4440	–	100,00	100,00	–55	–87		2021
Porsche Services Korea LLC, Seoul	KRW	1.338,2950	–	100,00	100,00	3.777.266	878.809		2021
Porsche Services Middle East & Africa FZE, Dubai	USD	1,0677	–	100,00	100,00	656	298		2021
Porsche Services Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	–	100,00	100,00	–91	–285		2021
Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	–	75,00	75,00	–	–	4, 6	2022
Porsche Smart Battery Shop s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		–	100,00	100,00	–	–	4, 6	2022
Porsche Werkzeugbau s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		–	100,00	100,00	15.915	839		2021
Shanghai Advanced Automobile Technical Centre Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	100,00	100,00	11.727	1.777		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
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	14.196	–4.232		2021
Axel Springer Porsche Management GmbH, Berlin	EUR		–	50,00	50,00	12	–3		2021
FlexFactory GmbH, Stuttgart	EUR		–	50,00	50,00	3.493	–1.497		2021
Intelligent Energy System Services GmbH, Ludwigsburg	EUR		–	50,00	50,00	1.456	568	4	2021
PDB-Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	EUR		20,00	–	20,00	–	–	10, 11	2021
Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle	EUR		50,00	–	50,00	22.808	–8.160		2021
Smart Press Shop Verwaltungs-GmbH, Stuttgart	EUR		50,00	–	50,00	33	4		2021
2. Ausland									
Bugatti International Holding S.à r.l., Luxemburg	EUR		49,00	–	49,00	92.999	–13	4	2021
Material Science Center Qatar QSTP-LLC, in Liquidation, Doha	QAR	3,8999	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		29,10	–	29,10	338.737	10.069	3	2021
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München	EUR		–	15,12	15,12	167.334	–60.921		2021
2. Ausland									
Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364	45,00	–	45,00	–	–	4	2021
Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364	–	20,63	20,63	918.715	1.125		2020
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
&Charge GmbH, Frankfurt am Main	EUR		–	21,65	21,65	–	–		2021
Fanzone Media GmbH, Berlin	EUR		–	4,99	4,99	618	–150	4	2020
New Horizon GmbH, Berlin	EUR		–	16,64	16,64	10.624	–5.482		2021
P2 eBike GmbH, Stuttgart	EUR		–	40,00	40,00	–	–	4, 7	2022
The Business Romantic Society Verwaltungs GmbH, Berlin	EUR		–	5,14	5,14	898	–1.160		2021
2. Ausland									
Group14 Technologies, Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	3,52	3,52	–	–	7	2022
HIF Global LLC, Houston/TX	USD	1,0677	–	11,65	11,65	–	–	7	2022
Stellar Telecommunications S.A.S., Meudon	EUR		–	20,00	20,00	–37	–62	4	2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 € =) 31.12.2022	Höhe des Anteils der Porsche AG am Kapital in % direkt	indirekt	Gesamt	Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
V. BETEILIGUNGEN									
1. Inland									
1KOMMA5° GmbH, Hamburg	EUR		–	6,08	6,08	–	–	[7]	2022
aware THE PLATFORM GmbH, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	–44	–571		2021
Customcells Holding GmbH, Itzehoe	EUR		–	13,27	13,27	14.931	1.245		2021
Daato Technologies GmbH, Berlin	EUR		–	5,55	5,55	–	–	[7]	2022
Denizen GmbH, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	–	–	[7]	2022
e.ventures europe V GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		–	7,91	7,91	76.976	–16.952	[9]	2021
e.ventures europe VI GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		–	3,33	3,33	79.494	–2.927	[9]	2021
etone Motion Analysis GmbH, Berlin	EUR		–	2,37	2,37	9.421	–19.160		2021
Headline Europe VII GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		–	3,33	3,33	–	–	[7]	2022
HWW - Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft GmbH, Stuttgart	EUR		10,00	–	10,00	1.374	99		2021
Impact Labs GmbH, Hamburg	EUR		–	7,75	7,75	–	–	[7]	2022
My Inner Health Club GmbH, Berlin	EUR		–	5,00	5,00	–	–	[7]	2022
NitroBox GmbH, Hamburg	EUR		–	7,35	7,35	1.364	–325		2020
onGRID Sports Technology GmbH, Berlin	EUR		–	8,09	8,09	–	–	[4,7]	2022
RYDES GmbH, Berlin	EUR		–	14,79	14,79	–370	–386		2021
Sharpist GmbH, Berlin	EUR		–	3,70	3,70	–	–	[7]	2022
WORKERBASE GmbH, München	EUR		–	4,97	4,97	–	–	[7]	2022
2. Ausland									
actnano Inc., Dover/DE	USD	1,0677	–	3,59	3,59	–	–		2021
Anagog Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562	–	4,74	4,74	18.189	–24.989		2021
Bcomp AG, Fribourg	CHF	0,9852	–	3,71	3,71	–	–	[7]	2022
Beijing Achievers Management Consulting Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	–	8,40	8,40	–	–	[7]	2022
Bumper International Ltd., London	GBP	0,8868	–	4,79	4,79	1.720	175		2021
CarPutty Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	10,08	10,08	–	–	[7]	2022
Connect IQ Labs, Inc., Redwood City/CA	USD	1,0677	–	4,90	4,90	5.882	–5.315		2021
Cresta Intelligence Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	0,79	0,79	98.230	–21.041		2021
DSP Concepts, Inc., Dover/DE	USD	1,0677	–	4,17	4,17	32.900	–11.800		2021
e.ventures US V, L.P., San Francisco/CA	USD	1,0677	–	3,99	3,99	593.081	349.713	[9]	2021
Eve One L.P., George Town	USD	1,0677	–	4,64	4,64	208.051	–4.894	[9]	2020
Fontinalis Capital Partners III, L.P., Detroit/MI	USD	1,0677	–	9,64	9,64	57.235	22.895	[9]	2021
Griiip Automotive Engineering Ltd., Petach Tikva	ILS	3,7562	–	4,79	4,79	–	–	[7]	2022
Grove Ventures II L.P., Grand Cayman	USD	1,0677	–	2,50	2,50	67.304	–2.497	[9]	2021
Grove Ventures III L.P., Grand Cayman	USD	1,0677	–	1,63	1,63	–	–	[7]	2022
Grove Ventures L.P., Grand Cayman	USD	1,0677	–	9,09	9,09	247.785	–2.379	[9]	2021
Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661	–	3,30	3,30	–	–		2021
Intamsys Technology Co., Ltd., Dongguan	CNY	7,3661	–	2,77	2,77	27.122	–17.332		2021
LAKA Ltd., London	GBP	0,8868	–	1,19	1,19	–	–	[7]	2022
Magma Growth Equity I L.P., Grand Cayman	USD	1,0677	–	11,33	11,33	49.683	–627	[9]	2021
Nozomi Networks, Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	0,73	0,73	58.430	–29.400		2021
Playbook Technologies Inc., New York/NY	USD	1,0677	–	6,04	6,04	734	–5.235		2021
RS Holdings, Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	4,42	4,42	7.377	–2.407		2021
RSE Markets, Inc., Dover/DE	USD	1,0677	–	4,61	4,61	31.865	–12.517		2021
RunBuggy OMI, Inc., Newark/DE	USD	1,0677	–	3,14	3,14	–	–	[7]	2022
StretchMe Sp. z o.o., Krakau	GBP	0,8868	–	9,00	9,00	–	–	[7]	2022
Tactile Mobility Ltd., Haifa	USD	1,0677	–	11,14	11,14	26.702	–6.034		2021
The Embassies of Good Living AG, Zürich	CHF	0,9852	–	7,15	7,15	445	–970		2021
TriEye Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562	–	3,45	3,45	–38.973	–60.150		2021
Urgent.ly Inc., Vienna/VA	USD	1,0677	–	5,49	5,49	–41	–56		2021
Valence Security Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	–	3,66	3,66	–	–	[7]	2022
Via Transportation, Inc., New York/NY	USD	1,0677	–	0,03	0,03	–	–		2020
Wayray AG, Zürich	USD	1,0677	–	7,90	7,90	46.032	–13.089		2020
Xuanlin (Shanghai) Information Technology Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	–	6,00	6,00	–	–		2020
Zededa, Inc., San Jose/CA	USD	1,0677	–	2,34	2,34	–	–	[7]	2022
Zync Inc., San Francisco/CA	USD	1,0677	–	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] Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12
[10] Joint Operation gemäß IFRS 11
[11] Das Mutterunternehmen ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

Stuttgart, 20. Februar 2023

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

WEITERE INFORMATIONEN

911 Carrera RS 2.7

374 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

375 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

383 PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

385 VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

388 ÜBER DIESEN BERICHT

391 GRI-INDEX

397 TCFD-INDEX

400 SASB-INDEX

403 FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

406 NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

428 EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN

433 GLOSSAR

437 FINANZKALENDER 2023

440 IMPRESSUM

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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 Porsche AG Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Porsche AG Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Porsche AG Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, 20. Februar 2023

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

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 PRÜFUNGSSACHVERHALTE 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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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.

Neben den weiterhin bestehenden, jedoch regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und temporären Produktionsunterbrechungen aufgrund von Teileengpässen haben sich im Geschäftsjahr 2022 insbesondere die unmittelbaren sowie mittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf die Zahlungsmittelzuflüsse ausgewirkt, die auch die weitere Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse beeinflussen können. Weiterhin haben sich die für die Ermittlung des Diskontierungszinssatzes relevanten Kapitalmarktzinsen erhöht.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, 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 Bilanzierung 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 sowie den Prozess zur Durchführung des Wertminderungstests haben wir analysiert und die in den jeweiligen Prozessen 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.

Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf bedeutsame Absatzgebiete und der Teileengpässe auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheit haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Markterwartungen verglichen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile und Herstellungskosten von batterieelektrischen Fahrzeugen sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen 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 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerklärung 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 Prüfungsschlussfolgerung 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 bzw. 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_2022-12-31.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 vorangehenden „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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 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 1. August 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG 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 Kapitalmarkttransaktionen
— Nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Finanzinformationen
— Gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Finanzinformationen
— Nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfung von IT-Systemen

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 Konzernerklärung;
— die in Kapitel „Chancen- und Risikobericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und des Compliance Management Systems“ enthaltenen lageberichtsfremden 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
— Vergütungsbericht
— 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 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Orlov
Wirtschaftsprüfer

PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

AN DIE DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben 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 Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben 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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften" in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (↗ **http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen**).

Stuttgart, 28. Februar 2023

Ernst & Young GmbH
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" sowie dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Geschäftsmodell" des zusammengefassten Lageberichts für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Erklärung") einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Erklärung sowie Angaben für Vorjahre.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit §§ 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 eigener in Abschnitt „EU-Taxonomie" der nichtfinanziellen Erklärung 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 Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen 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 Erklärung zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Erklärung) 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 Erklärung 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 Erklärung 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 Erklärung 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 Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Erklärung sowie die 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 unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Erklärung, 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 der nichtfinanziellen Erklärung betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung relevant sind,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- 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,
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahresabschluss und Lagebericht,
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivtäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- Beurteilung der Darstellung der nichtfinanziellen Erklärung.

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 Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 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 Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Erklärung sowie zu den 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, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften 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.

München, den 28. Februar 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter
Wirtschaftsprüferin

Hans-Georg Welz
Wirtschaftsprüfer

ÜBER DIESEN BERICHT

BERICHTSKONZEPT

Struktur der Berichterstattung

Im Zentrum der Aktivitäten der Porsche AG stehen zwei Ziele: wirtschaftliche Erfolge zu erzielen und die Fähigkeit, Verantwortung zu übernehmen – für nachhaltiges Handeln, für sichere Arbeitsplätze und für die Gesellschaft. Vorleben, Vertrauen, Verbindlichkeit – das zeichnet Porsche aus. Daher ist es ein Anliegen der Porsche AG, die Öffentlichkeit über Geschäftsentwicklungen und über Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit zu informieren.

Der vorliegende Bericht umfasst daher die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Porsche AG Konzerns.

Änderungen in der Berichterstattung

Aufgrund des Börsengangs ergeben sich für die Porsche AG erweiterte Berichtspflichten. Der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Porsche AG Konzerns umfasst drei Teile: den Finanzbericht (→ **Seiten 160 – 371**), die nichtfinanzielle Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts (→ **Seiten 188 – 221**) und den Nachhaltigkeitsbericht (→ **Seite 72 – 117**).

Der Konzernabschluss der Porsche AG zum 31. Dezember 2022 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 Handelsgesetzbuchs (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-Richtlinien-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 erstmals den Berichtspflichten nach, die sich aus Artikel 8 der neu eingeführten Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 ergeben. Deshalb wurde das Kapitel „EU-Taxonomie“ in die nichtfinanzielle Erklärung integriert.

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 391 – 396**. 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 Chancen und Risiken wurden im Rahmen eines TCFD-Indexes auf → **Seite 397** 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. Ab → **Seite 400** wird der SASB-Index dargestellt.

Die Porsche AG ist seit 2022 Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen. Deshalb berichtet das Unternehmen, wie es dessen zehn Prinzipien in die Unternehmenspraxis umsetzt.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

Veröffentlichung und Geltungsbereich

→ GRI 2-2 und GRI 2-3

Der Bericht erscheint jährlich zur Jahrespressekonferenz der Porsche AG. Berichtszeitraum war vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022.

Die Angaben in diesem Bericht 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 114 vollkonsolidierte Unternehmen: 28 mit Sitz im Inland und 86 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 Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY). Der Vergütungsbericht 2022 wurde nach den Anforderungen des § 162 Aktiengesetz erstellt und durch EY inhaltlich geprüft.

EY hat die Inhalte des nichtfinanziellen Berichtes nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

Weitere Informationen dazu finden Sie im → **Bestätigungsvermerk** sowie im → **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers** über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung.

Wesentliche Themen im Rahmen der Nichtfinanziellen Erklärung

Im Rahmen einer Materialitätsanalyse hat die Porsche AG wesentliche Themen identifiziert, die auf die nach CSR-RUG definierten Belange einzahlen und sich in die Themen Umwelt, Soziales und Corporate Governance einordnen.

Die folgende Tabelle enthält die von der Porsche AG als wesentlich definierten Themen und ihre Verortung im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Alle wesentlichen Themen werden in der Nichtfinanziellen Erklärung berichtet. Informationen zu den wesentlichen Themen, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, finden im Nachhaltigkeitsbericht Erwähnung. Darüber hinaus berichtet die Porsche AG über Themen, die nicht als wesentlich, aber dennoch als relevant identifiziert wurden, im Nachhaltigkeitsbericht.

Themen	Themen in der Nichtfinanziellen Erklärung	Themen in der Nichtfinanziellen Erklärung und im Nachhaltigkeitsbericht	Themen im Nachhaltigkeitsbericht
Umwelt			
Dekarbonisierung der Fahrzeuge		■	
Dekarbonisierung in der Produktion			■
Alternative Antriebssysteme		■	
Ressourcenverbrauch und nachhaltige Rohstoffe im Fahrzeug		■	
Ressourcenverbrauch und Recycling in der Produktion			■
Schutz der Artenvielfalt			■
Umweltstandards in der Lieferkette	■		
Soziales			
Sicherung der Menschenrechte	■		
Gesellschaftliches Engagement			■
Arbeitgeberattraktivität			■
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		■	
Mitarbeiterentwicklung und sozialverträgliche Transformation		■	
Diversität und Chancengleichheit		■	
Betriebliche Mitbestimmung			■
Stakeholderdialog	■		

Themen	Themen in der Nichtfinanziellen Erklärung	Themen in der Nichtfinanziellen Erklärung und im Nachhaltigkeitsbericht	Themen im Nachhaltigkeitsbericht
Unternehmensführung			
Innovationen		■	
Neue Mobilitätskonzepte		■	
Sicherung der Menschenrechte und Umweltschutz in der Lieferkette			■
Nachhaltigkeit in Geschäftsprozessen			■
Steuertransparenz			■
Transparenz in der Unternehmensführung			■
Compliance und Integrität		■	
Digitalisierung, Datenschutz und Corporate Digital Responsibility		■	
Kunden- und Fahrzeugsicherheit		■	
Langfristige Kundenbeziehungen und -zufriedenheit		■	

REDAKTIONELLE ANMERKUNGEN

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet mit einer Nachkommastelle.

In diesem Bericht bezeichnet der Begriff „CO_2-Emissionen“ auch Emissionen weiterer klimaschädlicher Treibhausgase wie Methan (CH_4) und Lachgas (N_2O). Sie werden in CO_2-Äquivalenten angegeben. Dies gilt nicht für die Flottenemissionen.

Dieser Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht liegt auf Deutsch und Englisch vor. Die deutsche Version ist bindend. Korrekturen an bereits veröffentlichten Inhalten, etwa wegen einer geänderten Erhebungsmethodik bei Kennzahlen und Daten, sind entsprechend gekennzeichnet.

Wegen der besseren Lesbarkeit verwendet das Unternehmen im vorliegenden Bericht das generische Maskulinum. Damit spricht es jedoch alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Für den gedruckten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht werden ausschließlich die drei Öko-Papiersorten „Lessebo Smooth Bright FSC“, „Enviro Pure FSC“ und „Extract Pitch“ verwendet.

GRI-INDEX

GRI CONTENT INDEX ESSENTIALS SERVICE 2023

Für den Content Index – Essentials Service überprüfte GRI Services, ob der GRI-Index klar und in Übereinstimmung mit den Standards dargestellt ist und ob die Verweise für die Angaben 2-1 bis 2-5, 3-1 und 3-2 mit den entsprechenden Abschnitten im Hauptteil des Berichts übereinstimmen. Der Service wurde an der deutschen Berichtsversion durchgeführt.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Der Porsche AG Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 berichtet.			
GRI 1: Grundlagen 2021			
Allgemeine Angaben			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021			
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken			
2-1	Organisationsprofil	162, 163	
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	389	
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	389	
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	83, 110, 190, 193	
2-5	Externe Prüfung	389	
Tätigkeiten und Mitarbeiter			
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	83 – 85, 162 – 164, 189, 190	
2-7	Angestellte	416, 418, 419	
2-8	Mitarbeiter, die keine Angestellten sind	420	
Unternehmensführung			
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	122 – 135	
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	122 – 129	
2-11	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	130, 132	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	74 – 79, 188	
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	74 – 79, 188	
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	74 – 79, 188	
2-15	Interessenkonflikte	115 – 117, 213 – 216	
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	115 – 117, 213 – 216	
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	74 – 79, 188	
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	126 – 128, 136 – 159	
2-19	Vergütungspolitik	136 – 159	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	136 – 159	
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung		Informationen werden intern erhoben, aber aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
Strategie, Richtlinien und Praktiken			
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	74 – 79, 163 – 165, 188	
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	115 – 117, 213 – 216	
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	115 – 117, 213 – 216	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	111, 112, 115 – 117, 192, 193, 206 – 207, 213 – 216	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	115 – 117, 213 – 216	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	115 – 117, 213 – 216, 344 – 349	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	79 – 82, 212 – 213	
Einbindung von Stakeholdern			
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	79 – 82, 212 – 213	
2-30	Tarifverträge	105, 106	
Wesentliche Themen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	77 – 82	
3-2	Liste der wesentlichen Themen:		

Umwelt	Soziales	Unternehmensführung
Dekarbonisierung der Fahrzeuge (GRI 305), Dekarbonisierung in der Produktion (GRI 302, GRI 305), Alternative Antriebssysteme (GRI 305), Ressourcenverbrauch und nachhaltige Rohstoffe im Fahrzeug (GRI 301), Ressourcenverbrauch und Recycling in der Produktion (GRI 302, GRI 303, GRI 306), Schutz der Artenvielfalt (GRI 304), Umweltstandards in der Lieferkette (GRI 308)	Sicherung der Menschenrechte (GRI 408, GRI 409, GRI 410, GRI 414), Gesellschaftliches Engagement (GRI 201, GRI 203), Arbeitgeberattraktivität (GRI 401, GRI 402), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (GRI 403), Mitarbeiterentwicklung und sozialverträgliche Transformation (GRI 404), Diversität und Chancengleichheit (GRI 405, GRI 406), Betriebliche Mitbestimmung (GRI 407), Stakeholderdialog (GRI 201, GRI 401)	Innovationen (GRI 201, GRI 203), Neue Mobilitätskonzepte (GRI 201, GRI 416), Nachhaltigkeit in Geschäftsprozessen (GRI 201, GRI 203), Transparenz in der Unternehmensführung (GRI 201), Compliance und Integrität (GRI 205, GRI 206, GRI 406), Digitalisierung, Datenschutz und Corporate Digital Responsibility (GRI 418), Kunden- und Fahrzeugsicherheit (GRI 416), Langfristige Kundenbeziehungen und -zufriedenheit (GRI 416, GRI 418)

Wirtschaftliche Leistung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	79, 108, 109, 113, 114, 188, 220	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016			
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	400	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	222	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	113, 269, 277	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Indirekte ökonomische Auswirkungen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	92, 108, 113	
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016			
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	190	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	92	
Beschaffungspraktiken			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	111, 194, 208	
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016			
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	426, 427	
Antikorruption			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	115, 213	
GRI 205: Antikorruption 2016			
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	426	Informationen sind nur teilweise verfügbar.
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	215	
Wettbewerbswidriges Verhalten			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	115, 213	
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016			
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Informationen werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
Materialien			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	88, 89, 192	
GRI 301: Materialien 2016			
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	88	
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		Information sind aktuell in der Detailtiefe nicht verfügbar.
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	88, 89, 192	
Energie			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	83, 85, 189	
GRI 302: Energie 2016			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	85, 406, 407	
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation	83, 189	
302-3	Energieintensität		Information sind aktuell nicht verfügbar.
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs		Information sind aktuell nicht verfügbar.
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	189, 190, 191	
Wasser und Abwasser			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	89	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018			
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	89	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	89	
303-3	Wasserentnahme	414	
303-4	Wasserrückführung	415	
303-5	Wasserverbrauch	89, 415	
Biodiversität			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	90	
GRI 304: Biodiversität 2016			
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	90	
Emissionen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	83, 85, 86	
GRI 305: Emissionen 2016			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	86, 408, 409	
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	86, 408, 409	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	409	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	408	
305-5	Senkung der Treibhausgasemissionen	408	
305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen	408	
305-7	Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen	410	
Abfall			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	89	
GRI 306: Abfall 2020			
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	89, 412	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	89, 412	
306-3	Angefallener Abfall	412 – 413	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	413	
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	413	
Umweltbewertung der Lieferanten			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	111, 192	
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	426	
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	427	
Beschäftigung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	79, 96, 99, 209	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	417, 420	
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	421, 423	
401-3	Elternzeit	96, 423	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	96, 105	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	105	
Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	97, 207	
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018			
403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97, 207	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	97 – 98, 207	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	98, 208	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97, 207	
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	99, 208	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	97, 207	
403-7	Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97, 207	
403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	99, 207	
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	425	
Aus- und Weiterbildung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	99, 209	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	421 – 423	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	99, 209	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	99, 209	
Diversität und Chancengleichheit			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	103, 210	
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016			
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	103, 210, 421	
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	104 – 105, 424	
Nichtdiskriminierung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	103, 115, 210, 213	
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016			
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	103, 424	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	105, 110 – 111, 206	
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016			
407-1	Betriebsstätten und Lieferanten, bei denen das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen bedroht sein könnte		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
Kinderarbeit			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	110 – 111, 206	
GRI 408: Kinderarbeit 2016			
408-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit	110 – 111, 206	
Zwangs- oder Pflichtarbeit			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	110 – 111, 206	
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016			
409-1	Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit	110 – 111, 206	
Sicherheitspraktiken			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	111, 115, 206	
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016			
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	111, 115	
Soziale Bewertung der Lieferanten			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	111, 206	
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016			
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	110 – 111	
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	110 – 111, 206	
Kundengesundheit und -sicherheit			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	109, 117, 219, 220	
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	117, 219, 220	
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	222 – 231	
Schutz der Kundendaten			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
3-3	Management von wesentlichen Themen	117, 218, 220	
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten und den Verlust von Kundendaten		Aufgrund der internen Vertraulichkeitsvorgaben werden keine Angaben zur Gesamtzahl von Datenschutzvorgängen veröffentlicht.

TCFD-INDEX

Die Anforderungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) umfassen die Bereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele. Die folgende Berichterstattung entsprechend Teilbereichen der TCFD zielt darauf ab, Risiken und Chancen als Folgen des Klimawandels adäquat zu veröffentlichen und die Finanzmarktstabilität zu stärken.

BESCHREIBEN SIE DIE AUFSICHT DES VORSTANDS ÜBER 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 konzernweit 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 bestehenden Vorgaben im Risikomanagementsystem ist die First Line (also das Management der operativen Einheiten) die erste Einheit zur operativen Bewertung, Steuerung und Überwachung von Risiken. Die Steuerung und Überwachung des jeweiligen Risikos verantwortet hierbei grundsätzlich das Management derjenigen Organisationseinheit, unter deren Kompetenzbereich dies fällt. Diese Regelungen gelten für alle Risiken und somit auch für klimabezogene Risiken.

BESCHREIBEN SIE DIE KLIMABEZOGENEN RISIKEN UND CHANCEN, DIE PORSCHE AG AUF KURZE, MITTLERE UND LANGE SICHT IDENTIFIZIERT HAT:

Die Risikolandkarte der Porsche AG befindet sich durch die regelmäßigen Überarbeitungen in einem laufenden Wandel. So hat im Berichtsjahr ein umfangreicher Ausbau des Risikomanagements stattgefunden. Dabei lag der Fokus auf den Auswirkungen des physischen Klimawandels (zum Beispiel Extremwetterereignisse) und den transitorischen Änderungen, die sich aufgrund des Wandels hin zu einer klimaverträglichen Wirtschaft ergeben (zum Beispiel Regulatorik, CO_2-Flottenemissionsregulatorik).

Physische Klimarisiken

In einem Volkswagen konzernweiten Projekt wurde eine Klima-risiko- 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 der Porsche AG (siehe oben) basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5-Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchstanzunehmenden CO_2-Konzentration gemäß dem Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Weitere identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet. Damit geht die Abschätzung von einer globalen Temperaturerhöhung von maximal 4.8° C aus.

Transitorische Klimarisiken

Neben den physischen Klimarisiken wurden sogenannte transitorische Klimarisken in den Risikokatalog aufgenommen. Unter diesem Begriff werden Risiken gebündelt, welche aufgrund des Wandels hin zu einer klimaverträglichen Wirtschaft entstehen. Für die Porsche AG wurden die folgenden Risiken identifiziert:

— Technologiebezogenes, transitorisches Klimarisiko
— Politisches, transitorisches Risiko
— Markt- & nachfragebezogenes, transitorisches Klimarisiko

Diese Risiken wurden analysiert und in das bestehende Risikomanagement integriert. In interdisziplinären Teams, bestehend aus dem Risikomanagement und den jeweiligen Fachbereichen, wurde eine finanzielle Risikobewertung durchgeführt. Anhand dieser wurden geeignete Risikosteuerungsmaßnahmen abgeleitet.

Die finanzielle Bewertung der physischen und transitorischen Klimarisiken erfolgt analog der Methodik des übergeordneten Risikomangementsystems.

BESCHREIBEN SIE DIE AUSWIRKUNGEN KLIMABEZOGENER RISIKEN UND CHANCEN AUF DIE GESCHÄFTE, DIE STRATEGIE UND DIE FINANZPLANUNG DER PORSCHE AG:

Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen haben für die Organisation der Porsche AG hohe strategische Bedeutung. Dies zeigt sich unter anderem in der 2021 von der Porsche AG durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse. Diese betrachtet und bewertet nachhaltigkeitsbezogene Themen mit ihren Risiken und Chancen aus der Geschäfts-, Auswirkungs- und Stakeholderperspektive. Mehr dazu ist im **→ Kapitel „Wesentlichkeitsanalyse" im Nachhaltigkeitsbericht** der Porsche AG dargestellt.

Auswirkungen der klimabezogenen Risiken und Chancen auf die Strategie, Geschäftstätigkeit und Finanzplanung sind in den **→ Kapiteln „Nachhaltigkeitsmanagement" der Nichtfinanziellen Erklärung** und **„Nachhaltigkeitsstrategie" des Nachhaltigkeitsberichts** adressiert.

Um ihnen zu begegnen, hat die Porsche AG das Handlungsfeld „Dekarbonisierung" innerhalb der Nachhaltigkeitsstrategie in die Unternehmensstrategie und darüber in die Finanzplanung integriert.

Weitere klimabezogene Risiken und Chancen werden in den **→ Umweltkapiteln der Nichtfinanziellen Erklärung** und des **→ Nachhaltigkeitsberichts,** sowie der **→ Nichtfinanziellen Kennzahlen** adressiert.

BESCHREIBEN SIE DIE WIDERSTANDSFÄHIGKEIT DER STRATEGIE DER ORGANISATION ANGESICHTS VERSCHIEDENER KLIMABEZOGENER SZENARIEN, EINSCHLIESSLICH EINES SZENARIOS MIT EINER ERDERWÄRMUNG UM BIS ZU ZWEI GRAD CELSIUS:

Im Rahmen der Strategiearbeit möchte die Porsche AG die physischen und transitorischen Auswirkungen des Klimawandels integrieren und adressiert diese entsprechend.

BESCHREIBEN SIE DIE PROZESSE DER PORSCHE AG ZUR IDENTIFIZIERUNG UND BEWERTUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN:

Klimabezogene Risiken sind bei der Porsche AG integraler Bestandteil des Risikomanagements. Dies bedeutet, dass keine Unterscheidung zwischen ESG-Risiken und anderen Risiken gemacht wird. Als ESG-Risiken werden alle identifizierten nachhaltigkeitsbezogenen Risiken definiert.

Wie im Abschnitt „Strategie" beschrieben, hat eine Erweiterung von ESG-Risiken im Berichtsjahr stattgefunden. Beim Porsche AG Konzern sind jeder Fachbereich und ausgewählte Konzerngesellschaften unmittelbar an das Risikomanagementsystem angeschlossen. Damit haben die ausgewählten Konzerngesellschaften die Möglichkeit (und die Pflicht), negative Abweichungen von einem Planwert (= Risiken) zu identifizieren. Dies geschieht über die Prozesse innerhalb des Risikomanagementsystems (Risikoidentifikation, Risikobewertung, Risikosteuerung, Risikoüberwachung).

Mehr zu diesen Themen ist im **→ Risiko- und Chancenbericht** nachzulesen.

BESCHREIBEN SIE DIE PROZESSE DER PORSCHE AG FÜR DIE HANDHABUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN:

Klimabezogene Risiken werden inhaltsabhängig von den jeweilig verantwortlichen Fachbereichen, unter deren Kompetenzbereich dies fällt, adressiert und Maßnahmen zur Risikosteuerung umgesetzt.

BESCHREIBEN SIE, WIE PROZESSE ZUR IDENTIFIZIERUNG, BEWERTUNG UND HANDHABUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN IN DAS ALLGEMEINE RISIKOMANAGEMENT DER PORSCHE AG INTEGRIERT WERDEN:

Alle Prozesse und Maßnahmen zur Identifikation, Bewertung und Steuerung 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 ENTSPRECHEND IHRER STRATEGIE UND IHREM RISIKOMANAGEMENTPROZESS FÜR DIE BEWERTUNG KLIMABEZOGENER RISIKEN UND CHANCEN VERWENDET:

Die Porsche AG macht derzeit in der Risikostrategie keine spezifischen Vorgaben für die Steuerung von klimabezogenen Risiken. Es besteht die Vorgabe, dass das Gesamtrisiko eine bestimmte Schwelle nicht übersteigen darf (Risikoappetit), um den Grad der Bestandsgefahr frühzeitig zu erkennen. Die Porsche AG misst jedoch wesentliche Beiträge im Bereich klimabezogener Chancen und Risiken im Rahmen des Nachhaltigkeits- sowie des Umweltmanagements:

Weitere Informationen zur Bewertung der klimabezogenen Themen sind im **→ Kapitel „Wesentlichkeitsanalyse" im Nachhaltigkeitsbericht** der Porsche AG dargestellt.

Besonders die zwei Kennzahlen „DKI" und „BEV-Share" sind von hoher strategischer Relevanz. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass der „BEV-Share" im Berichtsjahr als einer der bedeutsamsten Nichtfinanziellen Leistungsindikatoren identifiziert wurde. Weitere Informationen hierzu sind in den folgenden Kapiteln nachzulesen:

— „Umwelt- und Energiekennzahlen" (Dekarbonisierungsindex)
— Alternative Antriebssysteme (BEV-Modelle)
— „Dekarbonisierung der Fahrzeuge (Dekarbonisierungsprogramm)"

Die 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 hat die Porsche AG intern z. B. im Rahmen der Fahrzeugprojekte eine CO_2-Zielsteuerung aufgesetzt, die die CO_2-Emissionen der Fahrzeugprojekte sowie Reduktionsmaßnahmen im Entwicklungsprozess kontinuierlich bewertet und die Reduktionsmaßnahmen zur Zielerreichung basierend auf Grenzkosten [€/tCO_2] zur Entscheidung bringt. Die Porsche AG hat entsprechende finanzielle Mittel zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele in der Unternehmensplanung vorgehalten.

LEGEN SIE SCOPE 1- UND SCOPE 2- THG-EMISSIONEN OFFEN UND, FALLS ERFORDERLICH, AUCH SCOPE 3, UND DIE DAMIT VERBUNDENEN RISIKEN.

Sämtliche Informationen zu den Scope 1- und Scope 2-THG-Emissionen sind im folgenden Kapitel des Nachhaltigkeitsberichts nachzulesen **→ „Dekarbonisierung der Produktion"** sowie in den **→ „Nichtfinanzielle Kennzahlen"**.

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 – Steuerung und Transparenz"
→ „Strategiefeld – Dekarbonisierung"
→ „Nachhaltigkeitsorganisation"

SASB-INDEX

Thema/Code/Erfordernis	Antwort
Kennzahlen zur Aktivität	
TR-AU-000.A Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	2022 wurden 321.321 Porsche-Fahrzeuge produziert.
TR-AU-000.B Anzahl der verkauften Fahrzeuge	2022 wurden 309.884 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 ihrer Fahrzeuge. Die Porsche-Fahrzeuge wurden gemäß den Anforderungen des Euro-NCAP-Programms geprüft und erhielten im Bereich Sicherheit alle eine Gesamtbewertung von fünf Sternen.
TR-AU-250a.2 Anzahl an sicherheitsbezogenen Mängelrügen, ermittelte Prozentzahl	100 % der sicherheitsbezogenen Mängelrügen wurden geprüft.
TR-AU-250a.3 Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	2022 gab es insgesamt elf sicherheitsbezogene Produktrückrufaktionen.
Arbeitspraktiken	
TR-AU-310a.1 Prozentzahl der aktiven Belegschaft, für die Tarifverträge gelten	In den konsolidierten Tochterunternehmen in Deutschland gelten Tarifverträge für 98,1 % der gesamten Belegschaft. Die Porsche AG nimmt am UN Global Compact teil und verpflichtet sich zu dessen zehn Prinzipien und zur sozialen Verantwortung. Damit unterstützt der die Porsche AG Konzern 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	2022 gab es fünf Warnstreiks im Zusammenhang mit Tarifverhandlungen und null Ausfalltage an den einzelnen Standorten in Deutschland.

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 ist Teil des Emissionspools des Volkswagen Konzerns.
TR-AU-410a.2 Anzahl der verkauften (1) Nullemissionsfahrzeuge (ZEV), (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	

		2022
Weltweit	Nullemissionsfahrzeuge (ZEV)[1]	34.969
	Hybridfahrzeuge[2]	–
	Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	32.597
	Verbrennungsmotoren	242.318

[1] 2022 ist der Auslieferungsanteil an rein elektrischen Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Dies ist auf lieferkettenbedingte Engpässe und eine eingeschränkte Teileverfügbarkeit beim ersten vollelektrischen Fahrzeugmodell Taycan zurückzuführen.

[2] Die Porsche AG und ausgewählte Tochtergesellschaften produzieren lediglich Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge.

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. Zusätzlich zu ihrer Elektrifizierungsstrategie setzt die Porsche AG auf die kontinuierliche Dekarbonisierung ihrer Produkte und Geschäftsprozesse. Porsche arbeitet auf eine bilanziell CO_2-neutrale Wertschöpfungskette 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 „Group Code of Conduct for Business Partners" prüfen. Erhält ein Lieferant eine negative Bewertung, kommt er nicht für weitere Verträge infrage, bis er die identifizierten Mängel behoben hat und sich an die Nachhaltigkeitsanforderungen hält. In diesem Jahr hat die Porsche AG 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 hat im Berichtsjahr ein mehrstufiges Beschwerdemanagementsystem für die Porsche AG eingeführt, 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 unserer Website 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 Lieferanten aufdecken.

Thema/Code/Erfordernis	Antwort
	Bezüglich der Umweltauswirkungen durch die Lieferkette plant die Porsche AG die Dekarbonisierung hin zur bilanziellen Netto-Emissionsneutralität der gesamten Fahrzeug-Wertschöpfungskette noch vor dem Jahr 2030. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle unmittelbaren Zulieferer der Porsche AG mit mehr als 100 Angestellten 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 zertifizierten 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. 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 2022 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 2022 eine Abfallrecyclingquote von 99 %. (Die Abfallrecyclingquote umfasst Thermorecycling.)
TR-AU-440b.2 Gewicht des rückgewonnenen Altmaterials	In der Produktentwicklung spielt die Kreislaufwirtschaft als strategischer Aktionsbereich eine wichtige Rolle. Die Porsche AG bemüht sich um die Verwendung nachhaltiger Materialien und geschlossener Rohstoffkreisläufe. Aus diesem Grund hat die Porsche AG Ziele für den Einsatz von Kreislaufmaterialien festgelegt. Diese gelten für alle neu entwickelten rein batterieelektrischen Fahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2026 . Das Thema wird bereits zunehmend in die Vorentwicklung integriert. Es gibt beispielsweise Forschungsprojekte zur Verwendung nachhaltiger Rohmaterialien und recycelter Materialien für die Innenausstattung und für stützende Komponenten.
TR-AU-440b.3 Durchschnittliche Recycelbarkeit verkaufter Fahrzeuge	Im Entwicklungsprozess wird die EU-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EC berücksichtigt, nach der mindestens 85 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendbar und/oder recyclingfähig und mindestens 95 % wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

Wesentliche Kennzahlen

		2022	2021	2020
Bedeutsamste Leistungsindikatoren				
Porsche AG Konzern				
Umsatzerlöse	Mio. €	37.630	33.138	28.695
Operative Umsatzrendite	%	18,0	16,0	14,6
Segment Automobile				
EBITDA Marge Automobile	%	25,2	24,5	24,5
Netto-Cashflow Marge Automobile	%	11,2	12,1	8,4
BEV-Anteil Automobile	%	11,3	13,7	7,4
Weitere finanzielle Kennzahlen				
Porsche AG Konzern				
Operatives Ergebnis	Mio. €	6.770	5.314	4.177
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	7.069	5.729	4.397
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.957	4.038	3.166
Ergebnis je Stammaktie/-Vorzugsaktie	€	5,43/5,44	4,42/4,43	–
Segment Automobile				
Operatives Ergebnis Automobile	Mio. €	6.423	5.033	4.022
Operative Umsatzrendite Automobile	%	18,6	16,6	15,4
EBITDA Automobile[1]	Mio. €	8.724	7.420	6.391
Netto-Cashflow Automobile	Mio. €	3.866	3.676	2.198
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Automobile	Mio. €	7.855	7.010	4.900
Netto-Liquidität Automobile[2]	Mio. €	8.282	4.970	2.961
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile[3]	Mio. €	2.651	2.417	2.243
Sachinvestitionen Automobile[4]	Mio. €	1.642	1.378	1.478
Kapitalrendite Automobile[5]	%	24,9	21,3	18,1
Segment Finanzdienstleistungen				
Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen	Mio. €	341	313	191
Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen	%	10,3	10,0	6,7
Eigenkapitalrendite Finanzdienstleistungen[6]	%	20,5	21,2	14,7
Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen				
Auslieferungen an Kunden[7]	Fahrzeuge	309.884	301.915	272.162
Produktionsvolumen[8]	Fahrzeuge	321.321	300.081	263.236
Mitarbeiter[9]	Anzahl	39.162	36.996	36.359

[1] Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und sonstige immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.
[2] Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensförderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segement Automobile.
[3] Forschungskosten, nicht aktivierte Entwicklungskosten und Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten im Segment Automobile.
[4] Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.
[5] Operative Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen, jeweils bezogen auf das Segment Automobile.
[6] Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapitel im Segment Finanzdienstleistungen.
[7] Übergabe der Neufahrzeuge an Endkunden
[8] 2021 inkl. 16.953 Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Werksauslieferung aufgrund Halbleiterengpass noch nicht zulassungsfähig waren.
[9] Stichtagswert zum 31. Dezember.

Übersicht über das Ergebnis vor Steuern, den Steueraufwand und die Steuerzahlungen pro Land der vollkonsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns

Mio. €	IFRS-Ergebnis vor Steuern nach Konsolidierung	Ertragsteuer-aufwand nach Konsolidierung	Latente Steuern	Gesamtsteuer-aufwand	Prozentualer Anteil	Steuerzahlungen in Summe	Prozentualer Anteil
VAE	7,3	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Österreich	0,4	0,2	0,3	0,5	0,0%	0,2	0,0%
Australien	22,7	9,5	–1,2	8,3	0,4%	11,4	0,5%
Brasilien	34,0	16,7	–3,2	13,5	0,6%	14,2	0,6%
Kanada	34,2	11,4	–1,1	10,3	0,5%	15,5	0,7%
Schweiz	14,9	2,5	–0,2	2,4	0,1%	3,0	0,1%
China	884,2	192,4	–89,2	103,2	4,9%	184,1	7,8%
Tschechien	3,9	1,3	–0,2	1,1	0,1%	1,4	0,1%
Deutschland	5.138,4	1.427,8	408,2	1.836,0	86,9%	2.001,8	85,0%
Spanien	14,0	4,5	0,2	4,6	0,2%	6,3	0,3%
Frankreich	18,1	6,5	0,6	7,1	0,3%	7,9	0,3%
Großbritannien	57,6	5,3	–1,6	3,7	0,2%	6,8	0,3%
Irland	41,8	6,7	–0,1	6,6	0,3%	6,0	0,3%
Italien	41,6	15,8	0,2	16,0	0,8%	11,6	0,5%
Japan	25,7	10,9	2,5	13,4	0,6%	9,6	0,4%
Südkorea	28,5	10,2	–6,3	3,9	0,2%	7,6	0,3%
Russland	0,0	0,2	1,2	1,4	0,1%	0,8	0,0%
Singapur	9,3	2,1	0,1	2,1	0,1%	0,9	0,0%
Taiwan	26,2	8,0	2,2	10,2	0,5%	8,3	0,4%
USA	666,3	195,6	–127,6	68,0	3,2%	58,7	2,5%
Gesamt	**7.069,3**	**1.927,4**	**185,0**	**2.112,4**	**100,0%**	**2.356,2**	**100,0%**

Wertschöpfungsrechnung
des Porsche AG Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	2022	2021	2020
Entstehung			
Umsatzerlöse	37.630	33.138	28.695
Sonstige Erträge	1.720	893	709
Materialaufwand	–22.934	–19.363	–16.661
Abschreibungen	–3.189	–3.214	–3.357
Sonstige Vorleistungen	–1.173	–1.207	–818
Wertschöpfung	**12.054**	**10.247**	**8.568**

	2022		2021		2020	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Verteilung						
an Aktionäre (Ergebnisabführung)	3.986	33,1	1.862	18,2	1.864	21,8
an Mitarbeiter (Löhne, Gehälter, Soziales)	4.961	41,2	4.478	43,7	4.230	49,4
an den Staat (Steuern, Abgaben)	1.975	16,4	1.605	15,7	1.044	12,2
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)	157	1,3	126	1,2	138	1,6
an das Unternehmen (Rücklagen)	974	8,1	2.176	21,2	1.292	15,1
Wertschöpfung	**12.054**	**100,0**	**10.247**	**100,0**	**8.568**	**100,0**

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

UMWELT- UND ENERGIEKENNZAHLEN

Gesamtenergieverbrauch[1, 2]

MWh	2022	2021	2020
Gesamt	**786.291**	**851.880**	**712.350**

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.
[2] Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich auf die Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim und die Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen[1]

MWh	2022	2021	2020
Gesamt[2]	**374.632**	**433.289**	**340.327**
Produktionsstandorte[3]	**297.836**	**347.832**	**266.375**
Gas	209.908	272.976	204.868
Davon Biomethan	204.844	269.750	149.130
Brenngas für Fertigungsprozesse	72.605	72.811	56.936
Davon Biomethan-Brenngas für Fertigungsprozesse	72.605	72.811	31.697
Heizöl für Wärme	15.323	2.046	4.571
Entwicklungsstandorte[4]	**61.087**	**69.891**	**61.427**
Gas	56.609	69.697	61.222
Davon Biomethan	53.507	65.555	k.A.
Brenngas für Fertigungsprozesse	2.076	0	0
Davon Biomethan-Brenngas für Fertigungsprozesse	1.736	0	0
Heizöl für Wärme	2.329	194	205
Spezielle Energieprodukte[5]	73	0	0
Sonstige Standorte[6]	**1.201**	**1.485**	**1.641**
Gas	1.201	1.485	1.637
Heizöl für Wärme	0	0	4
Kraftstoff[7]	**14.508**	**14.081**	**10.884**
Produktionsstandorte[8]	**2.604**	**3.147**	**3.162**
Entwicklungsstandorte[4]	**11.904**	**10.934**	**7.722**
Sonstige Standorte[6]	**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 Friolzheim.
[5] Zugekaufte Energieprodukte, wie Kälte oder Druckluft.
[6] Standorte in 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 Dieselkraftstoff.

Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen[1]

MWh	2022	2021	2020
Gesamt	**426.167**	**418.591**	**372.023**
Produktionsstandorte[2]	338.032	332.182	294.317
Elektrische Energie[3]	252.748	237.283	229.176
Fernwärme	39.263	43.527	30.719
BHKWs und PV-Anlagen	46.021	51.372	34.422
Entwicklungsstandorte[4]	77.224	74.662	66.380
Elektrische Energie[3]	61.949	58.795	52.295
Fernwärme	2.292	2.487	1.228
BHKW Weissach	12.983	13.380	12.857
Sonstige Standorte[5]	10.911	11.747	11.326
Elektrische Energie[3]	7.989	8.165	8.493
Fernwärme	2.922	3.582	2.833

[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 01.01.2023 vollständig auf Naturstrom umgestellt wurden.
[4] Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim.
[5] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Energieverbrauch innerhalb der Organisation[1]

MWh	2022	2021	2020
Primärenergie-Verbrauch aus erneuerbaren Quellen[2]	332.692	408.115	180.827
Sekundärenergie-Verbrauch aus erneuerbaren Quellen[3]	362.523	350.595	318.856
Klimatisierung	73	k.A.	k.A.
Elektrizität	381.690	368.996	337.244
Davon aus externer Erzeugung	322.686	304.243	289.964
Davon aus nicht erneuerbaren Quellen	1.376	1.953	1.463
Elektrizität aus externer Erzeugung aus erneuerbarer Energie[3]	321.310	302.290	288.501
Elektrizität aus eigener Erzeugung[4]	59.004	64.752	47.280
Elektrizität aus eigener Erzeugung aus erneuerbarer Energie[5]	59.004	64.752	32.513
Energie aus Betrieb eigener Fahrzeuge (elektrische Energie)[5]	2.038	1.424	734
Wärme[5]	220.376	265.696	169.520
Gesamtenergie aus dem Betrieb eigener Fahrzeuge[5]	42.503	35.841	18.556

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren, sofern nicht anders angegeben, auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis November.
[2] Die Kennzahlen für die Jahre 2022 und 2021 beziehen sich auf die Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach. Die Kennzahl für das Jahr 2020 bezieht sich auf den Standort Stuttgart-Zuffenhausen.
[3] Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig, Weissach, Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.
[4] Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach.
[5] Die Kennzahlen für die Jahre 2022 und 2021 beziehen sich auf die Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach. Die Kennzahl für das Jahr 2020 bezieht sich auf die Standorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Direkte THG-Emissionen (Scope 1)[1, 2]

t CO_2-Äquivalent	2022	2021	2020
Gesamt	**12.218**	**7.656**	**25.656**
Produktionsstandorte	7.175	2.825	12.166
Stuttgart-Zuffenhausen	6.419	2.631	1.548
Davon direkt emittiert	5.114	1.954	k.A.
Davon aus Kältemittel	570	158	k.A.
Davon aus vernichteten VOC-Emissionen	734	519	k.A.
Leipzig	756	194	10.618
Davon direkt emittiert	579	14	k.A.
Davon aus Kältemittel	45	122	k.A.
Davon aus vernichteten VOC-Emissionen	132	58	k.A.
Entwicklungsstandorte[3]	4.825	4.561	13.192
Davon direkt emittiert	4.358	3.663	k.A.
Davon aus Kältemittel	466	898	k.A.
Sonstige Standorte[4]	218	270	298
Davon direkt emittiert	218	270	k.A.

[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] Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim.
[4] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)[1]

t CO_2-Äquivalent	2022	2021	2020
Gesamt	**80.131**	**75.824**	**71.822**
Produktionsstandorte	63.351	59.593	57.003
Stuttgart-Zuffenhausen[2]	29.708	27.204	29.473
Leipzig[3]	33.643	32.389	27.531
Entwicklungsstandorte[2, 4]	14.376	13.660	12.315
Sonstige Standorte[2, 5]	2.404	2.571	2.503

[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 CO_2/MWh; Heizöl 266,4 kg CO_2/MWh; Strom: 0 g CO_2/kWh bzw. 231/271 g CO_2/kWh (Restmenge konventionell), Kältemittel (GWP-Treibhausgaspotenzial).
[2] Lokaler Strommix 231 g CO_2/kWh.
[3] Lokaler Strommix 271 g CO_2/kWh.
[4] Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim.
[5] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Marktbasierte indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)[1]

t CO_2-Äquivalent	2022	2021	2020
Gesamt	**941**	**1.434**	**1.315**
Produktionsstandorte	0	70	1
Stuttgart-Zuffenhausen	0	70	1
Leipzig	0	0	0
Entwicklungsstandorte[2]	283	398	552
Sonstige Standorte[3]	658	966	762

[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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Direkte und indirekte THG-Emissionen (Scope 1 und 2)[1]

t CO_2-Äquivalent	2022	2021	2020
Gesamt	**13.160**	**9.090**	**26.971**
Produktionsstandorte	7.175	2.895	12.167
Stuttgart-Zuffenhausen	6.419	2.701	1.549
Leipzig	756	194	10.618
Entwicklungsstandorte[2]	5.108	4.959	13.744
Sonstige Standorte[3]	877	1.236	1.060

[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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)

t CO_2-Äquivalent	2022[2]	2021[2]	2020[3]
Gesamt	**51.647**	**27.574**	**28.753**
Porsche-eigene Fahrzeugflotte[1]	11.376	9.464	4.936
Geschäftsreisen	40.271	18.110	23.817
Davon Bahn	0	0	0
Davon Flugzeug	28.584	6.807	8.402
Davon Mietwagen	11.687	11.303	15.415

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren auf den gemeldeten Kraftstoffen des internen Werksverkehrs, der Abteilungs- und Dienstfahrten sowie Erprobungsfahrten.
Die Umrechnung erfolgt auf Grundlage von bekannten Emissionsfaktoren sowie des deutschen Strommixes (420 g CO_2/kWh aus Umweltbundesamt).
[2] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen, Leipzig und Weissach.
[3] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

NO_x-Emissionen[1, 2]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**33,61**	**41,75**	**33,06**
Produktionsstandorte	27,17	33,99	26,20
Stuttgart-Zuffenhausen	20,41	25,88	20,06
Leipzig	6,76	8,11	6,14
Entwicklungsstandorte[3]	6,32	7,60	6,68
Sonstige Standorte[4]	0,12	0,16	0,18

[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 und Friolzheim.
[4] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

SO_x-Emissionen[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**0,29**	**0,31**	**0,24**
Produktionsstandorte	0,22	0,24	0,18
Stuttgart-Zuffenhausen	0,22	0,24	0,18
Leipzig	0,00	0,00	0,00
Entwicklungsstandorte[2]	0,07	0,07	0,06
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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Flüchtige organische Verbindungen (VOC)[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**129,40**	**123,29**	**105,29**
Produktionsstandorte	129,40	123,29	105,29
Stuttgart-Zuffenhausen	53,84	52,81	48,36
Leipzig	75,56	70,48	56,93
Entwicklungsstandorte[2]	0	0	0
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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

VOC der Fahrzeugproduktionsstandorte[1]

kg/Fahrzeug	2022	2021	2020
VOC	0,58	0,58	0,59

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Staubemissionen[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**0,19**	**0,27**	**0,22**
Produktionsstandorte	0,16	0,22	0,18
Stuttgart-Zuffenhausen	0,13	0,17	0,13
Leipzig	0,03	0,05	0,05
Entwicklungsstandorte[2]	0,03	0,05	0,04
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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Materialverbrauch der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**652.655**	**603.259**	**528.504**
Stahl/Gusseisen	263.617	241.883	215.507
Leichtmetalle	170.413	157.965	136.429
Kupfer	17.146	15.998	13.740
Kunststoffe	120.658	112.697	98.873
Sonstige	80.821	74.716	63.955

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Abfall nach Standort, Art und Entsorgungsmethode[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**22.874**	**21.755**	**20.787**
Produktionsstandorte			
Gesamt	**17.018**	**16.143**	**13.556**
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	5.001	4.481	4.080
Nicht gefährlicher Abfall	8.005	7.376	5.394
Nicht produktionsspezifischer Abfall	806	705	298
Metallischer Abfall	3.031	2.604	3.027
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	77	885	630
Nicht gefährlicher Abfall	82	80	90
Nicht produktionsspezifischer Abfall	16	12	37
Stuttgart-Zuffenhausen	9.670	9.183	6.917
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.653	2.149	1.866
Nicht gefährlicher Abfall	4.288	3.725	2.173
Nicht produktionsspezifischer Abfall	632	625	248
Metallischer Abfall	1.926	1.728	1.886
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	73	864	621
Nicht gefährlicher Abfall	82	80	89
Nicht produktionsspezifischer Abfall	16	12	34
Leipzig	7.348	6.959	6.640
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.348	2.331	2.214
Nicht gefährlicher Abfall	3.717	3.651	3.221
Nicht produktionsspezifischer Abfall	174	79	51
Metallischer Abfall	1.105	876	1.142
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	4	22	9
Nicht gefährlicher Abfall	0	0	1
Nicht produktionsspezifischer Abfall	0	0	2
Entwicklungsstandorte[2]			
Gesamt	**5.143**	**5.272**	**6.797**
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	2.011	1.280	1.686
Nicht gefährlicher Abfall	1.782	937	1.160
Nicht produktionsspezifischer Abfall	355	89	57
Metallischer Abfall	882	2.196	3.130
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	2	30	18
Nicht gefährlicher Abfall	103	731	743
Nicht produktionsspezifischer Abfall	8	9	3

Abfall nach Standort, Art und Entsorgungsmethode[1] (Fortsetzung)

t	2022	2021	2020
Sonstige Standorte[3]			
Gesamt	**712**	**340**	**434**
Abfälle zur Verwertung			
Gefährlicher Abfall	6	5	23
Nicht gefährlicher Abfall	590	167	336
Nicht produktionsspezifischer Abfall	79	124	1
Metallischer Abfall	37	44	74
Abfälle zur Beseitigung			
Gefährlicher Abfall	0	0	2

[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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Abfall zur Verwertung[1,2,3]

t	2022	2021	2020
Von der Entsorgung umgeleiteter Abfall	22.586	20.008	19.264

[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 Verwertung[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**7.018**	**5.766**	**5.789**

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**10.378**	**8.480**	**6.890**

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Abfall zur Beseitigung[1, 2, 3]

t	2022	2021	2020
Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	288	1.747	1.523

[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 produktionsspezifischer 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 Beseitigung[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**79**	**916**	**650**

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung[1]

t	2022	2021	2020
Gesamt	**185**	**811**	**833**

[1] Die jährlichen Kennzahlen basieren auf einer Hochrechnung der gemessenen Ist-Werte der Monate Januar bis Oktober.

Abfall der Fahrzeugproduktionsstandorte[1]

kg/Fahrzeug	2022	2021	2020
Abfall	0,71	4,51	4,06

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

Wasserentnahme[1, 2, 3]

m³	2022	2021	2020
Gesamt	**793.416**	**758.443**	**710.237**
Davon Wasser von Dritten	790.471	756.783	701.308
Davon Grundwasser	2.945	1.660	8.929

[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 Filtrattrockenrückstand (TDS)) aus Bereichen ohne Wasserstress.
[3] Summe der Wasserentnahme der Produktionsstandorte, Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig, der Entwicklungsstandorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim und der sonstigen Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Entnahme von Süßwasser[1, 2]

m³	2022	2021	2020
Gesamtentnahme	**793.416**	**758.443**	**710.237**
Davon Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand (TDS))	793.416	758.443	710.237
Davon anderes Wasser (> 1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand (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] Summe der Wasserentnahme der Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig, der Entwicklungsstandorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim und der sonstigen Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Wasserrückführung[1, 2]

m³	2022	2021	2020
Gesamt	**653.289**	**624.597**	**577.026**
Produktionsstandorte[3]	568.953	539.785	491.679
Entwicklungsstandorte[4]	78.366	79.069	75.728
Sonstige Standorte[5]	5.970	5.743	9.619

[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 Filtrattrockenrückstand (TDS)) in Bereiche ohne Wasserstress.
[3] Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.
[4] Standorte in Weissach, Rutesheim, Hemmingen, Filderstadt, Welcherath, Schwieberdingen, Wimsheim und Friolzheim.
[5] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Gesamtverbrauch von Wasser aus allen Gebieten[1]

m³	2022	2021	2020
Gesamt	**140.127**	**133.846**	**133.211**
Produktionsstandorte	118.546	112.454	97.082
Stuttgart-Zuffenhausen	63.078	72.510	66.318
Leipzig	55.468	39.944	30.764
Entwicklungsstandorte[2]	21.581	21.392	36.129
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 Friolzheim.
[3] Standorte in Korntal-Münchingen, Sachsenheim, Freiberg, Asperg, Weilimdorf und Ludwigsburg.

Wasserverbrauch der Fahrzeugproduktionsstandorte[1]

m³/Fahrzeug	2022	2021	2020
Wasserverbrauch	3,08	3,05	3,32

[1] Standorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig.

PERSONAL- UND SOZIALKENNZAHLEN[1]

Gesamtbelegschaft

	2022	2021	2020
Gesamt	**39.162**	**36.996**	**36.359**
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	23.025	22.379	22.290
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	16.371	15.954	15.881
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	6.654	6.425	6.409
Porsche Leipzig GmbH	4.364	4.309	4.194
Sonstige Konzerngesellschaften	11.773	10.308	9.875
Nach Regionen			
Region Deutschland	34.558	33.089	32.661
Region Europa (ohne Deutschland)	2.073	1.695	1.565
Region Nordamerika	905	840	819
Region Asien	1.308	1.098	1.055
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	318	274	259
Anzahl der Mitarbeiter nach Geschlecht			
Weiblich	7.348	6.808	6.588
Männlich	31.814	30.188	29.771
Verteilung der Mitarbeiter nach Geschlecht (%)			
Weiblich	18,8	18,4	18,1
Männlich	81,2	81,6	81,9

[1] Die aufgeführten Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf den Porsche AG Konzern.

Anzahl und Verteilung neu eingestellter Mitarbeiter

	2022	2021	2020
Gesamt	**3.886**	**1.955**	**2.504**
Nach Alter			
< 30 Jahre	1.927	810	1.259
30 – 50 Jahre	1.866	1.076	1.151
> 50 Jahre	93	69	94
Nach Geschlecht			
Weiblich	904	586	453
Männlich	2.982	1.369	2.051
Nach Regionen			
Region Deutschland	3.284	1.553	2.221
Region Europa (ohne Deutschland)	225	180	96
Region Nordamerika	173	110	78
Region Asien	164	100	93
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	40	12	16
Verteilung nach Alter (%)			
< 30 Jahre	49,6	41,4	50,3
30 – 50 Jahre	48,0	55,1	46,0
> 50 Jahre	2,4	3,5	3,7
Verteilung nach Geschlecht (%)			
Weiblich	23,3	30,0	18,1
Männlich	76,7	70,0	81,9
Verteilung nach Regionen (%)			
Region Deutschland	84,5	79,5	88,7
Region Europa (ohne Deutschland)	5,8	9,2	3,8
Region Nordamerika	4,5	5,6	3,1
Region Asien	4,2	5,1	3,7
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	1,0	0,6	0,7

Vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter

	2022	2021	2020
Gesamt	**36.688**	**34.297**	**34.010**
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	21.761	21.217	21.226
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	15.509	15.168	15.173
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	6.252	6.049	6.053
Porsche Leipzig GmbH	4.185	3.737	3.756
Sonstige Konzerngesellschaften	10.742	9.343	9.028
Nach Regionen			
Region Deutschland	32.271	30.576	30.437
Region Europa (ohne Deutschland)	1.919	1.518	1.471
Region Nordamerika	901	840	813
Region Asien	1.287	1.094	1.034
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	310	269	255
Anzahl der Mitarbeiter nach Geschlecht			
Weiblich	5.595	5.213	5.090
Männlich	31.093	29.084	28.920
Verteilung der Mitarbeiter nach Geschlecht (%)			
Weiblich	15,3	15,2	15,0
Männlich	84,7	84,8	85,0

Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter

	2022	2021	2020
Gesamt	**2.474**	**2.699**	**2.349**
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	1.264	1.162	1.064
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	862	706	708
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	402	456	356
Porsche Leipzig GmbH	179	572	438
Sonstige Konzerngesellschaften	1.031	965	847
Nach Regionen			
Region Deutschland	2.287	2.513	2.224
Region Europa (ohne Deutschland)	154	177	94
Region Nordamerika	4	0	6
Region Asien	21	4	21
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	8	5	4
Anzahl der Mitarbeiter nach Geschlecht			
Weiblich	1.753	1.595	1.498
Männlich	721	1.104	851
Verteilung der Mitarbeiter nach Geschlecht (%)			
Weiblich	70,9	59,1	63,8
Männlich	29,1	40,9	36,2

Festangestellte Mitarbeiter

	2022	2021	2020
Gesamt	**36.095**	**33.981**	**33.206**
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	20.879	20.117	20.056
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	14.277	13.764	13.679
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	6.602	6.353	6.377
Porsche Leipzig GmbH	4.299	4.240	4.068
Sonstige Konzerngesellschaften	10.917	9.624	9.082
Nach Regionen			
Region Deutschland	32.135	30.548	29.946
Region Europa (ohne Deutschland)	1.954	1.641	1.522
Region Nordamerika	905	840	819
Region Asien	793	683	662
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	308	269	257
Anzahl der Mitarbeiter nach Geschlecht			
Weiblich	6.854	6.323	6.100
Männlich	29.241	27.658	27.106
Verteilung der Mitarbeiter nach Geschlecht (%)			
Weiblich	19,0	18,6	18,4
Männlich	81,0	81,4	81,6

Zeitarbeitskräfte

	2022	2021	2020
Gesamt	**3.067**	**3.015**	**3.153**
Nach Gesellschaften			
Porsche AG	2.146	2.262	2.234
Davon am Standort Stuttgart-Zuffenhausen	2.094	2.220	2.202
Davon am Standort Weissach (inklusive Außenstandorte)	52	42	32
Porsche Leipzig GmbH	65	69	126
Sonstige Konzerngesellschaften	856	684	793
Nach Regionen			
Region Deutschland	2.423	2.541	2.715
Region Europa (ohne Deutschland)	119	54	43
Region Nordamerika	0	0	0
Region Asien	515	415	393
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	10	5	2
Anzahl der Mitarbeiter nach Geschlecht			
Weiblich	494	485	488
Männlich	2.573	2.530	2.665
Verteilung der Mitarbeiter nach Geschlecht (%)			
Weiblich	16,1	16,1	15,5
Männlich	83,9	83,9	84,5

Externe Beschäftigung

	2022	2021	2020
Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden	3.283	2.937	2.605

Mitarbeiterfluktuation

%	2022	2021	2020
Rate der Mitarbeiter, die das Unternehmen verlassen haben	2,9	2,4	2,1

Gesamtzahl und Verteilung der Mitarbeiterfluktuation

	2022	2021	2020
Gesamt	**1.138**	**896**	**724**
Nach Alter			
< 30 Jahre	313	246	199
30 – 50 Jahre	756	595	481
> 50 Jahre	69	55	44
Nach Geschlecht			
Weiblich	323	254	205
Männlich	815	642	519
Nach Regionen			
Region Deutschland	805	654	529
Region Europa (ohne Deutschland)	135	85	69
Region Nordamerika	113	89	71
Region Asien	69	56	45
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	16	12	10
Verteilung nach Alter (%)			
< 30 Jahre	27,5	27,5	27,5
30 – 50 Jahre	66,4	66,4	66,4
> 50 Jahre	6,1	6,1	6,1
Verteilung nach Geschlecht (%)			
Weiblich	28,4	28,4	28,3
Männlich	71,6	71,6	71,7
Verteilung nach Regionen (%)			
Region Deutschland	70,7	73,0	73,1
Region Europa (ohne Deutschland)	11,8	9,5	9,5
Region Nordamerika	10,0	10,0	9,8
Region Asien	6,1	6,2	6,2
Übrige Regionen (Australien, Lateinamerika)	1,4	1,3	1,4

Diversität und Chancengleichheit

%	2022	2021	2020
Kontrollorgane nach Geschlecht			
Weiblich	85,7	85,7	100,0
Männlich	14,3	14,3	0,0
Anteil Kontrollorgane nach Altersgruppen			
< 30 Jahre	0	0	0
30 – 50 Jahre	0	0	0
> 50 Jahre	100,0	100,0	100,0
Mitarbeiter nach Altersgruppen			
< 30 Jahre	18,6	22,1	20,9
30 – 50 Jahre	63,5	60,0	61,6
> 50 Jahre	17,9	17,9	17,5

Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Mitarbeiter

	2022	2021	2020
Gesamt	**13,1**	**11,4**	**13,9**
Weiblich	14,1	13,4	13,5
Porsche AG	15,0	14,8	16,3
Porsche Leipzig GmbH	14,8	10,0	10,1
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	10,3	9,3	3,4
Männlich	12,9	11,0	14,0
Porsche AG	11,8	10,9	15,6
Porsche Leipzig GmbH	16,1	10,5	8,5
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	18,4	14,4	7,2
Tarifbeschäftigte	12,4	10,6	13,3
Porsche AG	11,5	10,5	15,1
Porsche Leipzig GmbH	15,7	10,3	8,3
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	14,5	11,8	4,9
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	20,2	19,9	20,2
Porsche AG	19,6	20,3	20,9
Porsche Leipzig GmbH	35,7	21,6	27,6
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	21,7	16,5	12,0

[1] Die jährlichen Kennzahlen beziehen sich auf die Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Digital GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH und die Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Durchschnittliche Weiterbildungsstunden für Führungskräftequalifikation

	2022
Gesamt	**23,5**
Weiblich	28,0
Porsche AG	27,0
Porsche Leipzig GmbH	55,5
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	25,0
Männlich	22,9
Porsche AG	22,7
Porsche Leipzig GmbH	33,0
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	17,4

[1] Die jährlichen Kennzahlen beziehen sich auf die Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Digital GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH und die Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Anzahl Weiterbildungsmaßnahmen

	2022	2021	2020
Gesamt	**242.992**	**210.611**	**125.297**
Weiblich	40.704	39.327	23.767
Porsche AG	29.413	32.013	21.147
Porsche Leipzig GmbH	5.805	3.848	1.187
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	5.486	3.466	1.433
Männlich	202.288	171.284	101.530
Porsche AG	132.782	124.085	88.859
Porsche Leipzig GmbH	58.343	40.484	8.959
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	11.163	6.715	3.712
Tarifbeschäftigte	213.193	180.875	105.978
Porsche AG	136.309	129.195	92.164
Porsche Leipzig GmbH	62.253	43.184	9.575
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	14.631	8.496	4.239
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	29.799	29.736	19.319
Porsche AG	25.886	26.903	17.842
Porsche Leipzig GmbH	1.895	1.148	571
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	2.018	1.685	906
Digitale Formate	191.875	161.721	84.368
Offline-Formate	51.117	48.890	40.913

[1] Die jährlichen Kennzahlen beziehen sich auf die Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Digital GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH und die Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Mitarbeiter, die an Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen haben

	2022	2021	2020
Gesamt	**27.646**	**25.316**	**23.679**
Weiblich	4.329	4.199	3.759
Porsche AG	3.253	3.188	3.077
Porsche Leipzig GmbH	352	349	309
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	724	662	373
Männlich	23.317	21.117	19.920
Porsche AG	18.300	16.235	15.987
Porsche Leipzig GmbH	3.803	3.797	3.017
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	1.214	1.085	916
Tarifbeschäftigte	25.064	22.759	21.231
Porsche AG	19.273	17.151	16.888
Porsche Leipzig GmbH	4.079	4.073	3.259
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	1.712	1.535	1.084
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	2.582	2.557	2.448
Porsche AG	2.280	2.272	2.176
Porsche Leipzig GmbH	76	73	67
Sonstige Konzerngesellschaften[1]	226	212	205

[1] Die jährlichen Kennzahlen beziehen sich auf die Porsche Deutschland GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Porsche Digital GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH und die Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH.

Inanspruchnahme von Elternzeit und Rückkehr an den Arbeitsplatz

	2022	2021	2020
Gesamtzahl der Mitarbeiter, die Elternzeit in Anspruch genommen haben[1]	**2.025**	**1.534**	**1.523**
Weibliche Mitarbeiter, die Elternzeit in Anspruch genommen haben	674	350	281
Männliche Mitarbeiter, die Elternzeit in Anspruch genommen haben	1.351	1.184	1.242
Gesamtzahl der Mitarbeiter, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten[2]	**1.580**	**1.434**	**1.484**
Weibliche Mitarbeiter, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten	317	268	244
Männliche Mitarbeiter, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten	1.263	1.166	1.240
Anteil weiblicher Mitarbeiter, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten (%)	20,0	18,7	16,4
Anteil männlicher Mitarbeiter, die nach Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückkehrten (%)	80,0	81,3	83,6
Anzahl Rückkehrer gesamt, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind[2]	**1.752**	**1.278**	**1.454**
Anzahl weiblicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind	591	223	236
Anzahl männlicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind	1.161	1.055	1.218
Anteil weiblicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind (%)	33,7	17,5	16,2
Anteil männlicher Rückkehrer, die nach 12 Monaten noch beschäftigt sind (%)	66,3	82,5	83,8

[1] Die Gesamtzahl der Mitarbeiter, die einen Anspruch auf Elternzeit haben, kann nicht ermittelt werden, da Mitarbeiter 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 Mitarbeiter zurückgekehrt. Die Rückkehrer- und Verbleibsrate an den Arbeitsplatz kann nicht auf Jahresbasis ermittelt werden, da die in einem Jahr zurückgekehrten Mitarbeiter nicht unbedingt auch in diesem Kalenderjahr ihre Elternzeit begonnen haben.

Mitarbeiter nach Art der Beschäftigung

%	2022	2021	2020
Tarifbeschäftigte	88,4	88,4	88,2
Übertariflich Beschäftigte und leitende Angestellte	11,6	11,6	11,8

Vergleich der Jahresgrund- und Direktvergütung von Frauen und Männern[1, 2]

%	< 30 Jahre	30 – 50 Jahre	> 50 Jahre
Vergütung der Frauen im Vergleich zu Männern			
Jahresgrundvergütung gesamt	115	110	87
Direktvergütung gesamt	108	107	82
Jahresgrundvergütung außertariflicher Bereich[3]	–	99	99
Direktvergütung außertariflicher Bereich[3]	–	102	101
Jahresgrundvergütung Tarifbereich	115	112	99
Direktvergütung Tarifbereich	108	107	98
Anteile pro Altersgruppe			
Frauen gesamt	18	15	13
Männer gesamt	82	85	87
Frauen außertariflicher Bereich[3]	–	16	6
Männer außertariflicher Bereich[3]	–	84	94
Frauen Tarifbereich	18	15	15
Männer Tarifbereich	82	85	85

[1] Jahresgrundvergütung auf Basis Monatsgehalt 12/2022, Direktvergütung als Summe der Jahresgrundvergütung, variabler Vergütung sowie fixer und variabler Sonderzahlungen.

[2] Betrachtung aller Mitarbeiter der Porsche AG in Deutschland (ohne Mitarbeiter in Altersteilzeitmodellen), Auswertungsstichtag: 12/2022.

[3] Keine Mitarbeiter < 30 Jahre im außertariflichen Bereich.

Disziplinarmaßnahmen aufgrund von Diskriminierungsvorfällen bei der Porsche AG

	2022	2021	2020
Gesamt	**7**	**6**	**5**
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu Vertragskündigung führten	0	0	0
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu ersten schriftlichen Verwarnungen führten	0	0	1
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu einer zweiten schriftlichen Verwarnung führten	7	6	4
Anzahl von Diskriminierungsbeschwerden, die zu anderen disziplinarischen Maßnahmen führten	0	0	0

Arbeitsunterbrechungen und Ausfalltage

	2022	2021	2020[1]
Arbeitsunterbrechungen	5	14	0
Ausfalltage	0	5	0

[1] Keine Streikteilnahme.

Unfälle, Ausfalltage und Todesfälle[1]

	2022	2021	2020
Unfälle[2]	171	203	214
Ausfalltage[3]	2.233	1.964	1.733
Todesfälle	0	0	0
Porsche AG			
Unfälle[2]	152	185	191
Ausfalltage[3]	2.009	1.767	1.440
Todesfälle	0	0	0
Porsche Leipzig GmbH			
Unfälle[2]	19	18	23
Ausfalltage[3]	224	197	293
Todesfälle	0	0	0
Verletzungsrate gesamt[4] (%)	**4,4**	**5,2**	**5,8**
Porsche AG	4,6	5,7	6,1
Porsche Leipzig GmbH	3,1	2,9	4,0
Unfallschwere gesamt[5]	**57,5**	**50,7**	**46,6**
Porsche AG	61,3	54,2	45,8
Porsche Leipzig GmbH	37,0	32,0	51,0

[1] Porsche unterscheidet bei den angegebenen Werten nicht nach Geschlecht oder direkten und indirekten Mitarbeitern sowie den einzelnen Kategorien der arbeitsbedingten Verletzungen (Detaillierungstiefe nicht wesentlich).

[2] Porsche berichtet 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 = Betriebsunfallindex: 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 Beschaffung[1]

	2022	2021	2020
Anzahl der geschulten Mitarbeiter	560	439	174

[1] Digitales Lernmodul zum Sustainability-Rating (S-Rating) im Vergabeprozess.

Auf erhebliche Risiken geprüfte Betriebsstätten

	2022
Anteil Erfassungsbereich in Tochtergesellschaften (%)	93,2
Anzahl Tochtergesellschaften mit Verhaltenskodexabdeckung	97
Anzahl der zentral durchgeführten Compliance-Überwachungen	7

Auditanzahl bei neuen unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG zu Nachhaltigkeitskriterien[1]

	2022	2021	2020
Für Produktionsmaterial	14	20	52
Für Nicht-Produktionsmaterial	17	57	86

[1] Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, die anhand von Nachhaltigkeitskriterien überprüft wurden

%	2022	2021	2020
Für Produktionsmaterial	100	100	100
Für Nicht-Produktionsmaterial	35,5	31,7	23,3

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative Nachhaltigkeitsauswirkungen ermittelt wurden[1]

	2022	2021	2020
Für Produktionsmaterial	2	4	5
Für Nicht-Produktionsmaterial	2	8	6

[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 wurden[1]

%	2022	2021	2020
Für Produktionsmaterial	100	100	100
Für Nicht-Produktionsmaterial	100	100	100

[1] Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Unmittelbare Zulieferer der Porsche AG, die anhand von Nachhaltigkeitskriterien überprüft wurden[1]

	2022	2021	2020
Für Produktionsmaterial	1.249	1.360	1.295
Für Nicht-Produktionsmaterial	1.751	1.766	957

[1] Basierend auf Einschätzung des Sustainability-Rating (S-Rating).

Struktur unmittelbarer Zulieferer der Porsche AG[1]

%	2022	2021	2020
Anteil am Beschaffungsvolumen der lokalen unmittelbaren Zulieferer aus der EU[2]	96,0	97,0	97,4
Anteil lokaler unmittelbarer Zulieferer für Produktionsmaterial aus der EU[3]	95,2	96,4	96,2
Anteil lokaler unmittelbarer Zulieferer für Nicht-Produktionsmaterial aus der EU[3]	99,0	99,2	99,2

[1] Rechnungsadresse des Kreditors maßgeblich.
[2] Basierend auf Beschaffungsvolumen.
[3] Basierend auf Gesamtanzahl Lieferanten.

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 CO_2-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 CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-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]	WLTP: 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 T	220	300	9,7 – 8,9	219 – 202
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	309	420	11,1 – 10,7	251 – 242

Stand 21.02.2023. Aktuelle Verbrauchswerte unter ↗ **https://www.porsche.com/germany/verbrauchsinformationen**.

Verbrennerfahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert [l/100 km]	WLTP: 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 T	220	300	9,6 – 8,9	218 – 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	309	420	11,1 – 10,7	251 – 242
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 S	331	450	11,1 – 10,1	251 – 229
911 Carrera S Cabriolet	331	450	11,0 – 10,3	250 – 233
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 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 Edition 50 Jahre Porsche Design	353	480	11,3 – 10,8	257 – 245
911 GT3	375	510	13,0 – 12,9	294 – 293
911 GT3 mit Touring-Paket	375	510	12,9	293 – 292
911 GT3 RS	386	525	13,4	305
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 Sport Classic	405	550	12,6	285
911 Dakar	353	480	11,3	256

Verbrennerfahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP Kraftstoffverbrauch kombiniert [l/100 km]	WLTP CO_2-Emissionen kombiniert [g/km]
Panamera				
Panamera	243	330	11,4 – 10,2	258 – 232
Panamera 4	243	330	11,3 – 10,4	257 – 235
Panamera 4 Platinum Edition	243	330	11,3 – 10,7	257 – 243
Panamera 4 Executive	243	330	11,3 – 10,6	257 – 240
Panamera 4 Sport Turismo	243	330	11,5 – 10,6	260 – 241
Panamera 4 Sport Turismo Platinum Edition	243	330	11,5 – 10,9	260 – 247
Panamera 4S	324	440	11,3 – 10,3	256 – 234
Panamera 4S Executive	324	440	11,3 – 10,5	256 – 238
Panamera 4S Sport Turismo	324	440	11,5 – 10,7	260 – 242
Panamera GTS	353	480	13,1 – 12,1	296 – 275
Panamera GTS Sport Turismo	353	480	13,2 – 12,4	300 – 280
Panamera Turbo S	463	630	13,2 – 12,8	298 – 290
Panamera Turbo S Executive	463	630	13,2 – 12,9	299 – 293
Panamera Turbo S Sport Turismo	463	630	13,3 – 13,0	302 – 295
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	250	340	12,5 – 11,5	283 – 259
Cayenne Platinum Edition	250	340	12,5 – 11,7	283 – 266
Cayenne Coupé	250	340	12,5 – 11,6	283 – 263
Cayenne Coupé Platinum Edition	250	340	12,5 – 11,8	283 – 266
Cayenne S	324	440	12,9 – 11,8	292 – 268
Cayenne S Platinum Edition	324	440	12,9 – 12,1	292 – 274
Cayenne S Coupé	324	440	12,9 – 12,0	292 – 271
Cayenne S Coupé Platinum Edition	324	440	12,9 – 12,1	292 – 274
Cayenne GTS	338	460	14,1 – 13,3	319 – 301
Cayenne GTS Coupé	338	460	14,0 – 13,3	318 – 302
Cayenne Turbo	404	550	14,1 – 13,5	319 – 305
Cayenne Turbo Coupé	404	550	14,1 – 13,5	319 – 307
Cayenne Turbo GT	471	640	14,1	319

Stand 21.02.2023. Aktuelle Verbrauchswerte unter ↗ **https://www.porsche.com/germany/verbrauchsinformationen**.

Plug-in-Hybride

Modell	Leistung [kW][1]	Leistung [PS][1]	WLTP Kraftstoffverbrauch, gewichtet, kombiniert [l/100 km]	WLTP Stromverbrauch, gewichtet, kombiniert [kWh/100 km]	WLTP CO_2-Emissionen, gewichtet, kombiniert [g/km]	WLTP Elektrische Reichweite (EAER) [km]	WLTP Elektrische Reichweite innerorts (EAER City) [km]
Panamera							
Panamera 4 E-Hybrid	340	462	2,5 – 2,0	24,4 – 22,6	57 – 45	49 – 56	52 – 56
Panamera 4 E-Hybrid Platinum Edition	340	462	2,5 – 2,1	24,4 – 23,1	57 – 48	49 – 54	52 – 55
Panamera 4 E-Hybrid Executive	340	462	2,6 – 2,1	24,6 – 22,8	59 – 47	48 – 55	50 – 55
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	340	462	2,7 – 2,1	24,9 – 23,1	60 – 49	47 – 54	51 – 55
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo Platinum Edition	340	462	2,7 – 2,3	24,9 – 23,5	60 – 51	47 – 53	51 – 55
Panamera 4S E-Hybrid	412	560	2,8 – 2,2	24,5 – 22,6	64 – 50	46 – 53	49 – 54
Panamera 4S E-Hybrid Executive	412	560	2,9 – 2,3	24,6 – 23,0	65 – 53	46 – 51	48 – 52
Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo	412	560	3,0 – 2,4	24,9 – 23,1	67 – 53	45 – 50	49 – 53
Panamera Turbo S E-Hybrid	515	700	2,9 – 2,7	24,6 – 24,0	66 – 62	48 – 50	49 – 50
Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	515	700	2,9 – 2,8	24,7 – 24,2	67 – 64	47 – 48	49
Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	515	700	3,0 – 2,9	24,9 – 24,4	69 – 65	46 – 47	49 – 50
Cayenne							
Cayenne E-Hybrid	340	462	3,7 – 3,1	26,5 – 25,1	83 – 71	41 – 44	44 – 48
Cayenne E-Hybrid Platinum Edition	340	462	3,7 – 3,3	26,5 – 25,6	83 – 75	41 – 43	44 – 46
Cayenne E-Hybrid Coupé	340	462	3,7 – 3,2	26,5 – 25,4	85 – 73	41 – 43	43 – 47
Cayenne E-Hybrid Coupé Platinum Edition	340	462	3,7 – 3,3	26,5 – 25,6	85 – 75	41 – 43	43 – 46
Cayenne Turbo S E-Hybrid	500	680	4,0 – 3,8	25,9 – 25,3	92 – 86	39 – 40	41 – 42
Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé	500	680	4,1 – 3,8	25,9 – 25,4	92 – 87	39 – 40	40 – 42

[1] Gesamtsystemleistung

Elektrofahrzeuge

Modell	Leistung [kW]	Leistung [PS]	WLTP Stromverbrauch kombiniert [kWh/100 km]	WLTP CO_2-Emissionen kombiniert [g/km]	WLTP Elektrische Reichweite kombiniert [km]	WLTP Elektrische Reichweite innerorts [km]
Taycan						
Taycan	300	408	23,9 – 19,6	0	371 – 505	440 – 568
Taycan Sport Turismo	300	408	24,6 – 20,2	0	358 – 491	433 – 562
Taycan 4 Cross Turismo	350	476	24,8 – 21,4	0	416 – 490	518 – 600
Taycan 4S	390	530	24,1 – 19,8	0	370 – 512	454 – 611
Taycan 4S Sport Turismo	390	530	24,7 – 20,4	0	358 – 497	449 – 603
Taycan 4S Cross Turismo	420	571	24,8 – 21,3	0	415 – 490	517 – 600
Taycan GTS	440	598	23,3 – 20,3	0	439 – 504	539 – 624
Taycan GTS Sport Turismo	440	598	24,1 – 21,0	0	424 – 490	524 – 615
Taycan Turbo	500	680	23,6 – 20,2	0	435 – 507	537 – 630
Taycan Turbo Sport Turismo	500	680	24,2 – 20,9	0	424 – 491	531 – 619
Taycan Turbo Cross Turismo	500	680	24,2 – 21,2	0	423 – 485	533 – 616
Taycan Turbo S	560	761	23,4 – 21,9	0	440 – 468	524 – 573
Taycan Turbo S Sport Turismo	560	761	24,0 – 22,5	0	430 – 458	518 – 564
Taycan Turbo S Cross Turismo	560	761	24,0 – 22,4	0	428 – 459	519 – 564

Stand 21.02.2023. Aktuelle Verbrauchswerte unter ↗ **https://www.porsche.com/germany/verbrauchsinformationen**.

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
Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV).

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. Der Treiber für den BEV-Anteil Automobile ist der Verkauf von Automobilen mit einem vollelektrischen Antrieb.

Brutto-Liquidität
Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensförderungen und Termingelder.

C

CO_2-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 CO_2-Äquivalente (CO_2e) umgerechnet. So ist zum Beispiel Methan 28-mal so klimaschädlich wie CO_2 und hat daher ein GWP von 28 CO_2e.

CO_2-Fußabdruck
Der CO_2-Fußabdruck beschreibt den Einfluss von Menschen oder Organisationen auf globale Klimaänderungen anhand der CO_2-Emissionen, die ihre Aktivitäten direkt oder indirekt verursachen. Der CO_2-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

Dekarbonisierungsindex (DKI)
Als strategische Kennzahl unterstützt der DKI durch eine transparente Berechnung ausgewählte Unternehmen des Volkswagen Konzerns bei der Reduktion ihres CO_2-Fußabdrucks. Der DKI zielt darauf ab, die durchschnittlichen Emissionen pro Fahrzeug entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) möglichst umfassend in CO_2-Äquivalenten abbilden – 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.

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-Umwelterklärung veröffentlichen, die von einem unabhängigen, staatlich überwachten Auditor geprüft wird.

Eigenkapitalrendite
Ergebnis vor Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen gebundenen Eigenkapital.

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 mehrere Faktoren zurückzuführen sein, etwa die ungleiche Verteilung von Führungspositionen, traditionelle Geschlechterrollen, Diskriminierung, Beschäftigungsumfang und fehlende flexible Arbeitsmöglichkeiten für Mütter oder eine geschlechtsspezifische Berufswahl mit geringeren Verdienstmöglichkeiten.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Das GHG Protocol ist eine Reihe weltweit standardisierter Werkzeuge, um die Treibhausgasemissionen (Greenhouse Gas, GHG) z. B. von Unternehmen oder Wertschöpfungsketten systematisch zu berechnen, zu berichten und zu reduzieren. Die Berechnung bezieht Emissionen entlang des gesamten Lebenszyklus des Produkts bzw. entlang des gesamten Tätigkeitsfelds ein. Dabei unterteilt das GHG Protocol die Emissionen in drei Felder: Scope 1 betrifft die direkten Emissionen, Scope 2 die indirekten Emissionen aus eingekauftem Strom, Dampf sowie eingekaufter Wärme und Kälte und Scope 3 die Emissionen über vor- und nachgelagerte Aktivitäten des Unternehmens. Die Entwicklung des GHG Protocol wird vom World Resources Institute (WRI) und vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) koordiniert.

I

IPO
Bezeichnet die Börseneinführung, d. h. 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.

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. Die Porsche AG war im Berichtsjahr u. a. im Vorstand der „Responsible Mica Initiative“ aktiv, um für Arbeitssicherheit sowie faire Arbeitsbedingungen und Löhne zu sorgen.

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
Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensförderungen 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.

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 Mitarbeiter 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.

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 soll der vollelektrische Macan sein.

R

Representative Concentration Pathway (RCP-8.5-Szenario)
RCP (repräsentative Konzentrationspfade) sind typische (representative) Szenarien, die den Verlauf (pathway) der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre sowie die Landnutzung und Bodenbedeckung bis zum Jahr 2100 beschreiben. Diese Szenarien zeigen eine Bandbreite von Möglichkeiten, die Unternehmen bei Entscheidungen helfen sollen. RCP 8.5 ist das Worst-Case-Szenario mit hoher Treibhausgasemission und begrenzten Bemühungen, sie zu reduzieren. Wichtig ist dieses Szenario, um festzustellen, welche Produktionsstandorte an physische Klimarisiken angepasst werden müssen. Entwickelt wurden die Szenarien vom Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC).

Rezyklate
Materialien, die entweder durch Recycling eines 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
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.

Sekundärrohstoffe
Materialien, welche durch einen Recyclingprozess gewonnen werden. Siehe Rezyklate.

Steuerquote
Verhältnis der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Steuern.

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.

V

Value Balancing Alliance
Die Value Balancing Alliance e. V. ist ein Zusammenschluss multinationaler Unternehmen mit dem Ziel, die Art und Weise der Leistungsmessung von Unternehmen zu verändern. Die Allianz will einen globalen Standard für die Monetarisierung und Offenlegung positiver und negativer Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit schaffen. Außerdem will sie Organisationen dabei unterstützen, diese Auswirkungen in die Unternehmenssteuerung zu integrieren. Die Porsche AG war 2019 Gründungsmitglied.

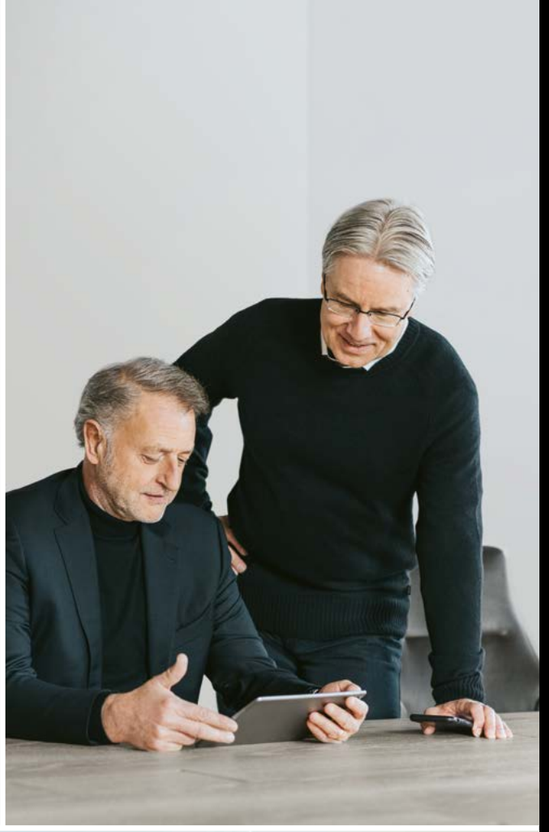
Z

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 2023

13. März 2023	Jahrespressekonferenz und Analysten- und Investorenkonferenz 2023
3. Mai 2023	Quartalsmitteilung Januar bis März 2023
28. Juni 2023	Hauptversammlung 2023[1]
26. Juli 2023	Halbjahresfinanzbericht 2023
25. Oktober 2023	Quartalsmitteilung Januar bis September 2023

[1] Die Hauptversammlung 2023 der Porsche AG befindet sich derzeit noch in Planung. Format und Ort der Hauptversammlung werden rechtzeitig auf der Investor-Relations-Website der Porsche AG bekannt gegeben.



DAS TEAM
IST ENTSCHEIDEND
FÜR DEN ERFOLG.
GEMEINSAM DISKUTIEREN,
SICH ZIELE SETZEN
UND DAFÜR KÄMPFEN.
DAS IST PORSCHE.

Ihr Vorstand

IMPRESSUM

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, Katrin Feiler (Leitung); Benedikt Mai, Marc Rother, Falk Steinbach (Finanzen); Daniela Rathe, Dr. Carsten Ihl, Marcus Braue, Maximilian Steiner (ESG); Nadine Panzel (Investor Relations); Florian Leissle (Aufsichtsrat); Sabrina Damme, Christoph Lungwitz, 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 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.

DRANBLEIBEN

1948
2023

newsroom.porsche.de/reports