

Quartalsmitteilung Porsche AG Konzern

Januar – September 2025



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

INHALT

<u>3</u>	WESENTLICHE KENNZAHLEN
<u>4</u>	GESCHÄFTSVERLAUF
<u>9</u>	ERTRAGS- UND FINANZLAGE
<u>15</u>	PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT
<u>17</u>	AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN
<u>20</u>	WEITERE INFORMATIONEN

WESENTLICHE KENNZAHLEN

		Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Bedeutsamste Leistungsindikatoren			
Porsche AG Konzern			
Umsatzerlöse	Mio. €	26.864	28.564
Operative Umsatzrendite	in %	0,2	14,1
Segment Automobile			
EBITDA-Marge Automobile	in %	11,9	23,0
Netto-Cashflow-Marge Automobile	in %	5,6	4,8
BEV-Anteil Automobile	in %	23,1	7,3
Weitere finanzielle Kennzahlen			
Porsche AG Konzern			
Operatives Ergebnis	Mio. €	40	4.035
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	110	3.986
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	114	2.764
Ergebnis je Stammaktie/Vorzugsaktie	in €	0,13/0,14	3,03/3,04
Segment Automobile			
Operatives Ergebnis Automobile	Mio. €	-228	3.771
Operative Umsatzrendite Automobile	in %	-1,0	14,6
EBITDA Automobile ¹	Mio. €	2.843	5.950
Netto-Cashflow Automobile	Mio. €	1.340	1.235
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Automobile	Mio. €	3.455	4.714
Netto-Liquidität Automobile ²	Mio. €	7.185	6.188
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ³	Mio. €	1.840	2.312
Sachinvestitionen Automobile ⁴	Mio. €	1.235	1.512
Segment Finanzdienstleistungen			
Operatives Ergebnis Finanzdienstleistungen	Mio. €	220	210
Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen	in %	6,8	7,4
Weitere nichtfinanzielle Kennzahlen			
Auslieferungen an Kunden ⁵	Fahrzeuge	212.509	226.026

¹ Operatives Ergebnis Automobile zzgl. Abschreibungen und Wertänderungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten und Sonstige Immaterielle Vermögenswerte im Segment Automobile.

² Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingelder abzgl. Finanzverbindlichkeiten ggü. Dritten im Segment Automobile.

³ Forschungskosten, nicht aktivierte Entwicklungskosten und Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten im Segment Automobile.

⁴ Zahlungswirksame Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten und Goodwill) und Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte) im Segment Automobile.

⁵ Übergabe der Neufahrzeuge an Endkundinnen und -kunden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Der Porsche AG Konzern treibt seine umfangreichen Maßnahmen zur Reskalierung und Rekalibrierung entschlossen voran. Diese beinhalten unter anderem Sonderaufwendungen aufgrund der Neuausrichtung der Produktstrategie und Batterieaktivitäten sowie die Anpassung der Unternehmensorganisation. Zum Ende des dritten Quartals 2025 war der Geschäftsverlauf durch diese Maßnahmen maßgeblich beeinflusst. Darüber hinaus sieht der Porsche AG Konzern sich weiterhin mit den anhaltenden globalen wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen konfrontiert.

Von Januar bis September 2025 verzeichnete der Porsche AG Konzern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Rückgang in den Umsatzerlösen sowie beim Operativen Ergebnis. Die Umsatzerlöse sanken von 28.564 Mio. € auf 26.864 Mio. €. Das Operative Ergebnis reduzierte sich von 4.035 Mio. € auf 40 Mio. €. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 lag die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns somit bei 0,2 % (Vorjahr: 14,1 %) und die EBITDA-Marge Automobile bei 11,9 % (Vorjahr: 23,0 %).

Der Netto-Cashflow für das Segment Automobile betrug 1.340 Mio. € (Vorjahr: 1.235 Mio. €). Die Netto-Cashflow-Marge Automobile lag bei 5,6 % (Vorjahr: 4,8 %).

Die Auslieferungen an Kunden reduzierten sich um 6,0 % auf 212.509 Fahrzeuge. Der BEV-Anteil Automobile stieg auf 23,1 % (Vorjahr: 7,3 %).

WICHTIGE EREIGNISSE

Neuausrichtung Produktstrategie

Die Porsche AG beschloss im dritten Quartal 2025 die Neuausrichtung der Produktstrategie, welche wesentliche Anpassungen des Produktportfolios im mittel- und langfristigen Zeitraum beinhaltet. Die Produktpalette wird um weitere Fahrzeugmodelle mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybrid ergänzt. Im Gegenzug soll aufgrund des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Insbesondere soll die Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre neu terminiert werden. Die Plattform soll in Abstimmung mit anderen Marken des Volkswagen AG Konzerns technologisch neu aufgesetzt werden. Aus dieser Neutermiierung ergaben sich außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sowie Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von 1,7 Mrd. €, die das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns belasteten.

Batterieaktivitäten

Mit Blick auf die Absicherung der zukünftigen Zulieferungen haben die Porsche AG und die VARTA AG am 9. Oktober 2024 einen Beteiligungsvertrag bezogen auf die V4Smart GmbH & Co. KG, Nördlingen (vormals: V4Drive Battery GmbH), eine 100 %ige Tochtergesellschaft der VARTA AG, unterschrieben. Der Vertrag sieht ein Investment der Porsche AG im Bereich der Entwicklung und Produktion von Lithium-Ionen-Rundzellen vor. Die Porsche AG hat am 4. März 2025 die Transaktion abgeschlossen. Sie hält seit diesem Zeitpunkt 76 % der Stimmrechte und ist dadurch Mehrheitseigner der V4Smart GmbH & Co. KG. Die VARTA AG und ihre operativen Tochtergesellschaften VARTA Microbattery GmbH und VARTA Micro Production GmbH bleiben mit einer Minderheitsbeteiligung ohne operativen Einfluss an der V4Smart GmbH & Co. KG beteiligt.

Darüber hinaus beteiligte sich der Porsche AG Konzern an der VARTA AG. Die Transaktion wurde am 11. März 2025 abgeschlossen. Aufgrund des maßgeblichen Einflusses ist die Beteiligung an der VARTA AG als assoziiertes Unternehmen ausgewiesen.

Bereits zum Halbjahr 2025 wirkten negative Effekte in Bezug auf die beschlossene strategische Neuaufstellung der Batterieaktivitäten im Porsche AG Konzern. Die bisherigen Pläne zum Ausbau der Produktion von Hochleistungsbatterien durch die Cellforce Group GmbH sollen nicht eigenständig weiterverfolgt werden. Daraus ergaben sich Sonderaufwendungen auf das Operative Ergebnis von rund 0,4 Mrd. €, welche sich im Wesentlichen in Form von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Produktionsanlagen in den Kosten der Umsatzerlöse auswirkten.

Importzölle der USA

Zum 3. April 2025 traten in den USA zusätzliche Zölle auf Fahrzeuge und zum 3. Mai 2025 auf Fahrzeugteile in Kraft. Diese betrugen zunächst insgesamt 27,5 %. Mit Wirkung zum 1. August 2025 wurde im Rahmen eines bilateralen Handelsabkommens zwischen der EU und den USA eine Senkung der Zölle auf 15 % beschlossen.

Unter Berücksichtigung der Anpassung der Zölle zum 1. August 2025 wurde das Operative Ergebnis in den ersten drei Quartalen des Berichtsjahres 2025 mit 0,5 Mrd. € belastet. Neben den erhöhten Zollaufwendungen wirkten auch Aufwendungen aus der verlustfreien Bewertung von Vorräten und ein erhöhter Rückstellungsbedarf für Ersatzteile im Rahmen der Gewährleistungsverpflichtungen.

Veränderung im Vorstand und Aufsichtsrat

Zum 26. Februar 2025 übernahm Dr. Jochen Breckner die Verantwortung für das Ressort Finanzen und IT und Matthias Becker für das Ressort Vertrieb und Marketing.

Zum 1. Juli 2025 hat Dr. Michael Steiner, welcher das Ressort Forschung und Entwicklung verantwortet, zusätzlich die Funktion des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG übernommen. Zeitgleich hat er seine Doppelfunktion als Mitglied der erweiterten Konzernleitung der Volkswagen AG beendet.

Zum 19. August 2025 führte sich der Vorstandswechsel fort. Vera Schalwig übernahm das Ressort Personal- und Sozialwesen und Joachim Scharnagl das Ressort Beschaffung.

Am 17. Oktober 2025 ernannte der Aufsichtsrat der Porsche AG Dr. Michael Leiters mit Wirkung zum 1. Januar 2026 zum Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG.

Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Mai 2025 hat Jordana Vogiatzi ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche AG niedergelegt. Mit Beschluss vom 25. Juni 2025 hat das Amtsgericht Stuttgart auf Antrag des Vorstands der Porsche AG mit sofortiger Wirkung Tamara Hübner zum Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche AG bestellt. Zum 31. Juli 2025 legte Vera Schalwig, aufgrund ihres Wechsels in den Vorstand, ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats nieder. Daraufhin rückte Katrin Feiler zum 1. August 2025 in den Aufsichtsrat nach. Darüber hinaus wurde Harald Buck am 19. September 2025 als neuer stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender gewählt.

Aufgrund der Veränderungen im Aufsichtsrat ergaben sich zudem personelle Veränderungen in den Ausschüssen des Aufsichtsrats. Neu im Präsidium ist Tamara Hübner, im Prüfungsausschuss Akan Isik und im Vermittlungsausschuss Carsten Schumacher.

Dividende

In der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG am 21. Mai 2025 wurde der Beschluss über den Vorschlag des Vorstands und Aufsichtsrats zur Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2024 gefasst. Dieser führte zu einer Gesamtausschüttung von 2.100 Mio. € und wurde am 26. Mai 2025 ausgezahlt. Die Dividende belief sich entsprechend auf 2,30 € je Stammaktie sowie 2,31 € je Vorzugsaktie.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung Weltwirtschaft

In den ersten neun Monaten des Berichtsjahres 2025 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer ähnlichen Dynamik wie im Vorjahr. Während die Schwellenländer sogar einen etwas stärkeren Anstieg der Wachstumsrate verzeichneten, lag das Wachstum der fortgeschrittenen Volkswirtschaften leicht unter Vorjahresniveau.

Geopolitische Unsicherheiten, insbesondere in Bezug auf die US-Handelspolitik, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmenden und wirkten den in vielen Ländern geringeren Inflationsraten und einer Lockerung der Geldpolitik entgegen.

Deutschland registrierte im Berichtszeitraum ein leicht positives Wirtschaftswachstum und entwickelte sich damit etwas besser als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote stieg im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum weiter an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem zunächst etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone, bevor sie im dritten Quartal 2025 wieder etwas anstiegen.

In den ersten neun Monaten des Berichtsjahres 2025 verzeichnete die Wirtschaft in Westeuropa ein insgesamt positives Wachstum, etwas über dem Vorjahresniveau. Seit Juni 2024 senkte die Europäische Zentralbank die Leitzinsen in acht Schritten ab. Seit Juli 2025 ist der Leitzins unverändert. In den ersten neun Monaten des Berichtsjahres 2025 wiesen die Volkswirtschaften in Zentral- und Osteuropa insgesamt ein Wachstum auf, das zum Vergleichszeitraum des Vorjahres niedriger ausfiel.

In den USA erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum niedrigeren Wachstumsrate. Während die US-Notenbank ihre Leitzinsen im vergangenen Jahr in mehreren Schritten senkte, wurde der Lockerungskurs aufgrund der Ungewissheit bezüglich der Auswirkungen der politischen Maßnahmen seitens der US-Regierung im ersten Halbjahr 2025 zunächst nicht fortgeführt. Im September 2025 erfolgte eine weitere Senkung der Leitzinsen.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag etwas höher als im Vorjahreszeitraum.

Entwicklung der Automobilmärkte

Von Januar bis September 2025 stieg das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht im Vergleich zur Vorjahresperiode. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen unterschiedlich. Während das Marktvolumen in Westeuropa stabil blieb, sank es in Zentral- und Osteuropa deutlich. Die Regionen Nordamerika exkl. Mexiko, China inkl. Hongkong und Übersee- und Wachstumsmärkte entwickelten sich positiv.

In den ersten neun Monaten 2025 lagen die Pkw-Neuzulassungen in der Region Deutschland leicht unter dem Niveau des Vorjahres, während die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben hingegen zeigte sich schwächer.

Die Region Europa ohne Deutschland lag bei den Pkw-Neuzulassungen auf Vorjahresniveau. In Westeuropa (exkl. Deutschland) war die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres 2025 gegenüber dem Vorjahr stabil. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte in dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien leicht und Spanien deutlich wuchsen, lag Italien leicht und Frankreich spürbar unter dem Vorjahresniveau. In Zentral- und Osteuropa sank das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 lag die Region Nordamerika exkl. Mexiko bei den Pkw-Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau. Das Marktvolumen in den USA entwickelte sich aufgrund der angekündigten Einführung von Zöllen und der damit erwarteten Preiseffekte leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In Kanada konnten die Vorjahreswerte ebenfalls spürbar übertroffen werden.

Das Pkw-Marktvolumen in der Region China inkl. Hongkong lag in den ersten neun Monaten 2025 spürbar über dem Vorjahresniveau. Dennoch hatten die Herausforderungen im Luxussegment weiterhin Bestand.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Mit dem Abschluss des dritten Quartals 2025 gingen die Auslieferungen an Kunden¹ des Porsche AG Konzerns um 6,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurück. Insgesamt lieferte der Sportwagenhersteller 212.509 Fahrzeuge aus.

Im Heimatmarkt Deutschland waren die Auslieferungen des Porsche AG Konzerns um 16,2 % auf 22.492 Fahrzeuge rückläufig. In Europa ohne Deutschland gingen die Auslieferungen um 4,2 % auf 50.286 Fahrzeuge zurück. Ursache für den Rückgang in beiden Regionen ist unter anderem ein starker Vorjahreszeitraum aufgrund von Nachholeffekten sowie Angebotslücken beim 718 Boxster/Cayman und Macan mit Verbrennungsmotor aufgrund der europäischen Vorschriften zur Cybersicherheit. In der Region Nordamerika exkl. Mexiko wuchs die Anzahl der Auslieferungen um 4,8 % auf 64.446 Fahrzeuge und ist damit weiterhin die größte Vertriebsregion. In der Region China inkl. Hongkong verzeichnete der Porsche AG Konzern mit 32.195 ausgelieferten Fahrzeugen einen Rückgang von 25,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Wesentliche Gründe hierfür bleiben die herausfordernden Marktbedingungen, vor allem im Luxussegment, sowie die Wettbewerbsintensität im chinesischen Markt. Der Fokus lag weiterhin auf einem wertorientierten Absatz, der darauf abzielt, die Nachfrage und das Angebot auszubalancieren. In der Vertriebsregion Übersee- und Wachstumsmärkte (ehemals Rest der Welt²) wurden 43.090 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden übergeben. Das entspricht einem Anstieg von 2,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns nach Regionen

Einheiten	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Deutschland	22.492	26.838
Europa ohne Deutschland	50.286	52.465
Nordamerika ³	64.446	61.471
China ⁴	32.195	43.280
Übersee- und Wachstumsmärkte ⁵	43.090	41.972
Auslieferungen an Kunden	212.509	226.026

³ Exkl. Mexiko.

⁴ Inkl. Hongkong.

⁵ Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

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

Mit 64.783 Einheiten verzeichnete der Porsche Macan die meisten Auslieferungen in den ersten neun Monaten 2025 (+17,8 %). Hiervon entfallen 36.250 Fahrzeuge auf die voll-elektrische Variante. In den meisten Ländern außerhalb der Europäischen Union bietet der Porsche AG Konzern parallel weiterhin den Macan mit Verbrennungsmotor an. Von ihm wurden 28.533 Einheiten ausgeliefert. Der Porsche Cayenne wurde 60.656-mal in Kundenhand übergeben. Dies entspricht einem Rückgang von 21,9 % und ist im Wesentlichen auf einen Nachholeffekt im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Mit einem Rückgang von 4,9 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erreichte der Porsche 911 insgesamt 37.806 Auslieferungen. Der Rückgang erklärt sich mit den weiterhin gestaffelten Produkteinführungen der neuen Modellgeneration in den ersten neun Monaten 2025 sowie den starken Auslieferungen im Auslauf des Vorgängermodells im vergangenen Geschäftsjahr. Die Modelle 718 Boxster und 718 Cayman verzeichneten 15.380 Auslieferungen (–14,8 %). Der Rückgang ist im Wesentlichen durch die eingeschränkte Modellverfügbarkeit aufgrund der europäischen Vorschriften zur Cybersicherheit begründet. Der Panamera wurde bis Ende September 2025 21.243-mal in Kundenhand übergeben und bewegt sich auf einem stabilen Niveau (–1,2 %). Vom Taycan wurden im Zeitraum Januar bis September 2025 insgesamt 12.641 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden ausgeliefert (–10,0 %).

Der BEV-Anteil Automobile, welcher den Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge an allen Auslieferungen beschreibt, lag im Berichtszeitraum bei 23,1 % (Vorjahr: 7,3 %). Die voll-elektrische Variante des Macan trägt maßgeblich zur Steigerung des BEV-Anteils Automobile bei.

Auslieferungen an Kunden des Porsche AG Konzerns nach Modellreihen

Einheiten	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
911	37.806	39.744
718 Boxster/Cayman	15.380	18.048
Macan	64.783	55.000
Cayenne	60.656	77.686
Panamera	21.243	21.506
Taycan	12.641	14.042
Auslieferungen an Kunden	212.509	226.026

² Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

In den ersten neun Monaten 2025 wendete der Porsche AG Konzern für Forschung und Entwicklung (F&E) des Segments Automobile 1.840 Mio. € (Vorjahr: 2.312 Mio. €) auf. Die F&E-Quote verringerte sich auf 7,7 % (Vorjahr: 8,9 %), was vor allem auf die erhöhten Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile im Vorjahreszeitraum in Verbindung mit der Erneuerung der Modellpalette zurückzuführen war. Die aktivierten Entwicklungskosten Automobile lagen bei 763 Mio. € (Vorjahr: 1.554 Mio. €) und die Aktivierungsquote sank auf 41,5 % (Vorjahr: 67,2 %). Der Rückgang ist auf einen veränderten Projektmix sowie unterschiedliche Aktivierungsstadien der laufenden Fahrzeugprojekte zurückzuführen.

Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile stiegen auf 2.528 Mio. € (Vorjahr: 1.584 Mio. €). Der Anstieg bezog sich zum einen auf zusätzliche Aufwendungen in Verbindung mit der Erweiterung des Produktportfolios. Zum anderen erhöhten sich die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile auf 1.452 Mio. € (Vorjahr: 825 Mio. €), was im Wesentlichen auf die außerplanmäßigen Abschreibungen in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie zurückzuführen war.

Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Umsatzerlöse Automobile	23.833	25.899
Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	1.840	2.312
davon aktivierte Entwicklungskosten Automobile	763	1.554
Aktivierungsquote ¹ (in %)	41,5	67,2
F&E-Quote ² (in %)	7,7	8,9
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile	2.528	1.584
davon Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten Automobile	1.452	825
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten Automobile ³ (in %)	10,6	6,1

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

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

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

ERTRAGS- UND FINANZLAGE

ERTRAGSLAGE

Der Porsche AG Konzern erzielte in den ersten neun Monaten 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 26.864 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang von 6,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Vorjahr: 28.564 Mio. €) und resultierte im Wesentlichen aus einem niedrigeren Konzernabsatz bei positiven Preiseffekten. Positiv wirkten sich auch die gestiegenen Umsatzerlöse im Segment Finanzdienstleistungen auf den Konzernumsatz aus.

In den ersten neun Monaten 2025 setzte der Porsche AG Konzern 198.055 Fahrzeuge ab. Dies entsprach einem Absatzrückgang von 10,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Vorjahr: 221.304 Fahrzeuge). Der Macan entwickelte sich deutlich positiv und ist mit 61.483 Fahrzeugen (Vorjahr: 55.693 Fahrzeuge) die absatzstärkste Baureihe. Hier-von entfielen 33.888 Fahrzeuge auf den neuen vollelektrischen Macan. Der Rückgang beim Konzernabsatz des Cayenne (–15.798 Fahrzeuge; –21,7 %) war unter anderem auf Nach-holeffekte im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Der Konzernabsatz beim 911 war ebenfalls rückläufig (–2.424 Fahrzeuge; –6,3 %), begründet durch die weiterhin gestaffelten Pro-dukteinführungen der neuen Modellgeneration. Weitere Rück-läufe verzeichneten der Taycan (–5.305 Fahrzeuge; –34,4 %) und der Panamera mit 19.300 abgesetzten Fahrzeugen (Vorjahr: 21.377 Fahrzeuge; –9,7 %). Der Rückgang beim 718 Boxster/Cayman auf 14.416 abgesetzte Fahrzeuge (Vorjahr: 17.851 Fahrzeuge) resultierte im Wesentlichen aus einer eingeschränkten Modellverfügbarkeit aufgrund der euro-päischen Vorschriften zur Cybersicherheit.

Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns

Einheiten	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
911	35.808	38.232
718 Boxster/Cayman	14.416	17.851
Macan	61.483	55.693
Cayenne	56.945	72.743
Panamera	19.300	21.377
Taycan	10.103	15.408
Konzernabsatz	198.055	221.304

Regional betrachtet zeigte Nordamerika exkl. Mexiko mit 58.869 abgesetzten Fahrzeugen einen Rückgang von 5,9 %, was insbesondere die temporären Import-Herausforderungen reflektierte. Die Region China inkl. Hongkong mit 29.703 Fahrzeugen (–24,6 %) verzeichnete einen Rückgang, was weiterhin auf die herausfordernde Marktsituation vor allem im Luxussegment, die Wettbewerbsintensität im chinesischen Markt und den Fokus auf einen wertorientierten Absatz in dieser Region zurückzuführen war. Die Regionen Deutschland mit 19.249 Fahrzeugen (–15,9 %) sowie Europa ohne Deutschland mit 50.452 Fahrzeugen (–9,3 %) waren ebenfalls rückläufig. Ursache für den Rückgang in beiden Regionen ist unter anderem ein starker Vorjahreszeitraum aufgrund von Nachholeffekten sowie Angebotslücken beim 718 Boxster/Cayman und Macan mit Verbrennungsmotoren aufgrund der europäischen Vor-schriften zur Cybersicherheit. Die Region Übersee- und Wachs-tumsmärkte verzeichnete einen Rückgang von 2,5 % auf 39.782 Fahrzeuge.

Konzernabsatz des Porsche AG Konzerns nach Regionen

Einheiten	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Deutschland	19.249	22.883
Europa ohne Deutschland	50.452	55.622
Nordamerika ¹	58.869	62.583
China ²	29.703	39.413
Übersee- und Wachstumsmärkte ³	39.782	40.803
Konzernabsatz	198.055	221.304

¹ Exkl. Mexiko.

² Inkl. Hongkong.

³ Die Bezeichnung der Vertriebsregion Rest der Welt wurde im Berichtsjahr 2024 in Übersee- und Wachstumsmärkte geändert. Diese Änderung betrifft lediglich die Bezeichnung und hat keine Auswirkungen auf die geografische Abgrenzung oder die operativen Tätigkeiten in dieser Region.

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Umsatzerlöse	26.864	28.564
Kosten der Umsatzerlöse	–23.590	–21.279
Bruttoergebnis	3.273	7.285
Vertriebskosten	–2.046	–2.148
Verwaltungskosten	–1.411	–1.368
Sonstiges betriebliches Ergebnis	224	267
Operatives Ergebnis	40	4.035
Operative Umsatzrendite (in %)	0,2	14,1
Finanzergebnis	69	–49
Ergebnis vor Steuern	110	3.986
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4	–1.221
Ergebnis nach Steuern	114	2.764

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich um 2.311 Mio. € auf 23.590 Mio. € (Vorjahr: 21.279 Mio. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag mit 87,8 % (Vorjahr: 74,5 %) über dem Vorjahresniveau. Hintergrund hierfür waren zum einen die Sonderaufwendungen in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie sowie die zusätzlichen Sondereffekte in Bezug auf die Batterieaktivitäten im Wesentlichen durch die Cellforce Group. Neben den Sondereffekten wirkten zusätzlich die erhöhten Aufwendungen aus den US-Importzöllen. Darüber hinaus war der Anstieg auf gestiegene Materialkosten sowie höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückzuführen.

Das Bruttoergebnis ist entsprechend mit 3.273 Mio. € (Vorjahr: 7.285 Mio. €) um 55,1 % gesunken. Somit lag die Bruttomarge bei 12,2 % (Vorjahr: 25,5 %).

Die Vertriebskosten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 2.046 Mio. € (Vorjahr: 2.148 Mio. €). Die Relation zu den Umsatzerlösen lag bei 7,6 % (Vorjahr: 7,5 %). Die Verwaltungskosten stiegen um 44 Mio. € auf 1.411 Mio. € und in Relation zu den Umsatzerlösen auf 5,3 % (Vorjahr: 4,8 %). Im Anstieg enthalten waren unter anderem Aufwendungen mit Bezug zu den Anpassungen in der Unternehmensorganisation.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 43 Mio. € auf 224 Mio. € (Vorjahr: 267 Mio. €).

Dementsprechend verringerte sich das Operative Ergebnis des Porsche AG Konzerns in den ersten neun Monaten 2025 um 3.995 Mio. € auf 40 Mio. € (Vorjahr: 4.035 Mio. €). Die Operative Umsatzrendite des Porsche AG Konzerns lag bei 0,2 % (Vorjahr: 14,1 %).

In den ersten neun Monaten 2025 ist das Finanzergebnis auf 69 Mio. € (Vorjahr: –49 Mio. €) gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Bewertungseffekten aus Beteiligungen und aus positiven Bewertungseffekten im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag von 4 Mio. € (Vorjahr: –1.221 Mio. €) setzen sich aus einem erwarteten Steueraufwand von 40 Mio. € und einem gegenläufigen Steuer-effekt von 44 Mio. € aufgrund der Körperschaftsteuersenkung ab 2028 zusammen.

Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 2.650 Mio. € auf 114 Mio. € im aktuellen Berichtszeitraum.

Das Ergebnis je Stammaktie belief sich auf 0,13 € (Vorjahr: 3,03 €) und das Ergebnis je Vorzugsaktie betrug 0,14 € (Vorjahr: 3,04 €).

Ertragslage im Segment Automobile

Mit –228 Mio. € lag das Operative Ergebnis des Segments Automobile in den ersten neun Monaten 2025 um 3.999 Mio. € unter dem Vorjahreszeitraum (Vorjahr: 3.771 Mio. €). Bei den Umsatzerlösen Automobile in Höhe von 23.833 Mio. € lag die Operative Umsatzrendite Automobile bei –1,0 % (Vorjahr: 14,6 %).

Das EBITDA Automobile verringerte sich um 3.107 Mio. € auf 2.843 Mio. € (Vorjahr: 5.950 Mio. €) und die EBITDA-Marge Automobile lag bei 11,9 % (Vorjahr: 23,0 %).

EBITDA-Marge Automobile

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Operatives Ergebnis Automobile	–228	3.771
Abschreibungen	3.071	2.179
EBITDA Automobile	2.843	5.950
Umsatzerlöse Automobile	23.833	25.899
EBITDA-Marge Automobile (in %)	11,9	23,0

Ertragslage im Segment Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse Finanzdienstleistungen erhöhten sich auf 3.239 Mio. € (Vorjahr: 2.853 Mio. €). Das Operative Ergebnis des Segments Finanzdienstleistungen erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2025 auf 220 Mio. € (Vorjahr: 210 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer höheren Marge und einem größeren Portfolio. Gegenläufig wirkten geringere Auflösungen aus der Restwertrisikovorsorge und höhere Zuführungen in die Kreditrisikovorsorge. Die Operative Umsatzrendite Finanzdienstleistungen lag somit bei 6,8 % (Vorjahr: 7,4 %).

Die Nachfrage nach den Produkten und Services des Segments Finanzdienstleistungen, welche als Anteil geleaster oder finanzierter Neufahrzeuge an den Auslieferungen an Kunden in den Märkten des Segments berechnet wird (Penetrationsrate), lag zum 30. September 2025 bei 41,3 % (Vorjahr: 38,4 %). In allen Regionen, insbesondere in Deutschland und Europa ohne Deutschland, hat sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum erhöht.

Der gesamte Bestand an Kundenverträgen über Finanzierungen und Leasing des Porsche AG Konzerns inklusive seiner Kooperationspartner hat sich zum 30. September 2025 mit 351 Tsd. Verträgen (31. Dezember 2024: 349 Tsd. Verträge) erhöht.

FINANZLAGE

In den ersten neun Monaten 2025 lag der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns mit 2.649 Mio. € unter dem Vorjahreszeitraum (Vorjahr: 4.156 Mio. €). Der Rückgang war im Wesentlichen auf das geringere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkten geringere Abflüsse aus dem Working Capital im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die geleisteten Ertragsteuerzahlungen übersteigen den erwarteten Steueraufwand, da eine Anpassung der Vorauszahlungen ausstehend ist.

Die Zahlungsmittelabflüsse im Working Capital von 913 Mio. € (Vorjahr: 1.963 Mio. € Mittelabflüsse) setzten sich aus den Abflüssen im Segment Automobile sowie aus den Abflüssen im Segment Finanzdienstleistung bei den Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte 1.484 Mio. € Mittelabflüsse (Vorjahr: 1.153 Mio. € Mittelabflüsse) und Forderungen aus Finanzdienstleistungen 338 Mio. € Mittelabflüsse (Vorjahr: 170 Mio. € Mittelabflüsse) zusammen.

Im Cashflow aus Investitionstätigkeit flossen 2.565 Mio. € ab (Vorjahr: 3.243 Mio. € Mittelabflüsse). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum war im Wesentlichen auf die geringeren Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts im Segment Automobile zurückzuführen. Die Zahlungsmittelabflüsse in der Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen lagen bei 423 Mio. € (Vorjahr: 211 Mio. € Mittelzuflüsse).

Die Zahlungsmittelabflüsse im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit von 1.233 Mio. € (Vorjahr: 2.103 Mio. € Mittelabflüsse) bezogen sich im Wesentlichen auf die Dividendenausschüttung in Höhe von 2.100 Mio. € (Vorjahr: 2.100 Mio. €). Zusätzlich gab es Mittelzuflüsse in der Veränderung der Sonstigen Finanzierungstätigkeit von 868 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. € Mittelabflüsse), welche sich im Wesentlichen auf Refinanzierungen im Segment Finanzdienstleistung bezogen.

Finanzlage im Segment Automobile

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Segment Automobile reduzierte sich um 1.259 Mio. € auf 3.455 Mio. € (Vorjahr: 4.714 Mio. €).

In den ersten neun Monaten 2025 wirkten Zahlungsmittelzuflüsse im Working Capital Automobile in Höhe von 937 Mio. € (Vorjahr: 592 Mio. € Mittelabflüsse). Im Wesentlichen ergaben sich Abflüsse bei der Veränderung der Vorräte von 303 Mio. € (Vorjahr: 948 Mio. € Mittelabflüsse). Im Vorjahreszeitraum wirkte unter anderem die Markteinführung des Macan auf die Veränderung der Vorräte. Die Zahlungsmittelabflüsse bei der Veränderung der Forderungen lagen bei 408 Mio. € (Vorjahr: 302 Mio. € Mittelabflüsse). Die Mittelzuflüsse bei der Veränderung der Verbindlichkeiten lagen bei 308 Mio. € (Vorjahr: 236 Mio. € Mittelzuflüsse). Die Veränderung der Sonstigen Rückstellungen in Höhe von 1.340 Mio. € (Vorjahr: 422 Mio. € Mittelzuflüsse) wirkte sich erhöhend auf die Veränderung des Working Capital Automobile aus. Im Wesentlichen war dies auf zusätzliche Aufwendungen in Verbindung mit der strategischen Neuausrichtung zurückzuführen.

Die Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft reduzierten sich im Vergleich zur Vorjahresperiode auf 2.115 Mio. € (Vorjahr: 3.479 Mio. €). Sowohl die Sachinvestitionen Automobile reduzierten sich im Vergleich zur Vorjahresperiode auf 1.235 Mio. € (Vorjahr: 1.512 Mio. € Mittelabflüsse) als auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten im selben Zeitraum auf 763 Mio. € (Vorjahr: 1.554 Mio. € Mittelabflüsse).

→ Forschung und Entwicklung

Die Abflüsse aus der Veränderung von Beteiligungen lagen bei 130 Mio. € (Vorjahr: 422 Mio. € Mittelabflüsse) und bezogen sich unter anderem auf Investitionen in Batterieaktivitäten.

Zum Ende des dritten Quartals 2025 erhöhte sich der Netto-Cashflow Automobile auf 1.340 Mio. € (Vorjahr: 1.235 Mio. €). Die Netto-Cashflow-Marge Automobile stieg auf 5,6 % (Vorjahr: 4,8 %) trotz eines rückläufigen Cashflows aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Ausschlaggebend hierfür waren die geringeren Mittelabflüsse der Investitionstätigkeit laufendes Geschäft, insbesondere bei den aktivierten Entwicklungskosten zum Ende des dritten Quartals 2025.

Netto-Cashflow Automobile

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	3.455	4.714
Veränderung Working Capital	937	-592
Veränderung der Vorräte	-303	-948
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-408	-302
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	308	236
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	1.340	422
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft¹	-2.115	-3.479
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.235	-1.512
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-763	-1.554
Veränderung von Beteiligungen	-130	-422
Netto-Cashflow Automobile	1.340	1.235

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

Zum 30. September 2025 reduzierte sich die Netto-Liquidität Automobile um 1.373 Mio. € auf 7.185 Mio. € im Vergleich zum Geschäftsjahresende 2024 im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung. Gegensätzlich wirkten Mittelzuflüsse aus dem Netto-Cashflow Automobile.

Der Endbestand der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente verringerte sich zum Ende des dritten Quartals 2025 um 1.591 Mio. € auf 5.531 Mio. € (31. Dezember 2024: 7.121 Mio. €). Im gleichen Zeitraum stiegen die Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen um 58 Mio. € auf 3.964 Mio. €. Der Kreditstand des Segments Automobile reduzierte sich auf 2.310 Mio. € (31. Dezember 2024: 2.470 Mio. €).

Netto-Liquidität Automobile

Mio. €	30.09.2025	31.12.2024
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	5.531	7.121
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	3.964	3.907
Brutto-Liquidität	9.495	11.028
Kreditstand	-2.310	-2.470
Netto-Liquidität Automobile	7.185	8.558

Verkürzte Kapitalflussrechnung des Porsche AG Konzerns

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826
Ergebnis vor Steuern	110	3.986
Ertragsteuerzahlungen	-687	-1.206
Abschreibungen ¹	3.893	2.910
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	125	18
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	55	104
Veränderung der Pensionsrückstellungen	188	214
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-121	93
Veränderung Working Capital	-913	-1.963
Veränderung der Vorräte	-332	-952
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-473	-417
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	383	307
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	1.331	422
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.484	-1.153
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-338	-170
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.649	4.156
Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-2.142	-3.454
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-423	211
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-2.565	-3.243
Dividendenzahlung	-2.101	-2.101
Veränderung der Sonstigen Finanzierungstätigkeit	868	-3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.233	-2.103
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-38	-84
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.187	-1.273
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.198	4.553

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

PROGNOSEBERICHT

Die im Rahmen des Prognoseberichts verarbeiteten Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

Die Prognose, welche sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung bis zum Geschäftsjahresende 2025 erstreckt, enthält zukunftsbezogene Aussagen, welche auf den Einschätzungen und Erwartungen des Porsche AG Konzerns basieren. Diese können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden, infolgedessen die tatsächliche Geschäftsentwicklung sowohl positiv als auch negativ von der beschriebenen Erwartung abweichen kann.

Neben den Veränderungen aus dem **Halbjahresfinanzbericht 2025 – Prognosebericht** sind in der aktuellen Prognose des Porsche AG Konzerns – unverändert zur Ad-hoc-Mitteilung vom 19. September 2025 – auch die Auswirkungen aus der Neuausrichtung der Produktstrategie berücksichtigt.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Produktstrategie wird die Produktpalette um weitere Fahrzeuge mit Verbrennungs- und Plug-in-Hybrid-Motoren ergänzt. Im Gegenzug soll aufgrund des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeuge zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Aufgrund der Neuterminierung der neuen Plattform für Elektrofahrzeuge wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sowie Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen erforderlich, die das Operative Ergebnis im Geschäftsjahr 2025 mit voraussichtlich bis zu 1,8 Mrd. € belasten werden.

Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung kommunizierte die Porsche AG für das Geschäftsjahr 2025 insgesamt Aufwendungen von bis zu 3,1 Mrd. €. Diese beinhalten die aktuell beschlossenen Maßnahmen zur Neuausrichtung der Produktstrategie sowie die Aufwendungen in Verbindung mit der Erweiterung des Produktportfolios, Batterieaktivitäten und Anpassungen in der Unternehmensorganisation.

Die geänderten externen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Automobilindustrie, wie beispielsweise die US-Importzölle, sowie der Marktrückgang im chinesischen Luxussegment, nicht zuletzt aufgrund der angepassten Luxussteuer, beeinflussen den Absatz des Porsche AG Konzerns nach wie vor.

Unter diesen Annahmen und unter Berücksichtigung von potenziellen Mitigationsmaßnahmen sowie den zuvor genannten Sonderaufwendungen stellt sich die Prognose des Porsche AG Konzerns zum dritten Quartal 2025 wie folgt dar:

Prognose des Porsche AG Konzerns

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

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Porsche AG Konzern stellte seine Risiken und Chancen im
➤ Halbjahresfinanzbericht 2025 – Risiko- und Chancenbericht dar.

Die getroffene Einschätzung, dass nach den zum Abschlussstichtag bekannten Informationen und Einschätzungen eine Gefährdung des Fortbestands des Konzerns hinreichend unwahrscheinlich ist, hat weiterhin Bestand.

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025 (KURZFASSUNG)

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Umsatzerlöse	26.864	28.564
Kosten der Umsatzerlöse	-23.590	-21.279
Bruttoergebnis	3.273	7.285
Vertriebskosten	-2.046	-2.148
Verwaltungskosten	-1.411	-1.368
Sonstiges betriebliches Ergebnis	224	267
Operatives Ergebnis	40	4.035
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	-55	-89
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	124	39
Finanzergebnis	69	-49
Ergebnis vor Steuern	110	3.986
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	4	-1.221
Ergebnis nach Steuern	114	2.764
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Porsche AG	125	2.765
davon Ergebnisanteil Minderheiten	-11	-1
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	0,13	3,03
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	0,14	3,04

KONZERNBILANZ DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT ZUM 30. SEPTEMBER 2025 UND ZUM 31. DEZEMBER 2024 (KURZFASSUNG)

Mio. €

30.09.2025

31.12.2024

Aktiva

Langfristige Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte	8.188	8.941
Sachanlagen	9.957	10.048
Vermietete Vermögenswerte	5.503	5.393
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.933	5.078

At Equity bewertete Anteile, Sonstige Finanzanlagen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte, Sonstige Forderungen und latente Ertragsteueransprüche

4.007 3.780

Kurzfristige Vermögenswerte

21.004 20.288

Vorräte	6.119	6.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.789	1.808
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen	4.931	3.712
Ertragsteuerforderungen	704	289
Wertpapiere und Termingeldanlagen	2.263	1.965
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.198	6.384

Bilanzsumme

53.591 53.527

Passiva

Eigenkapital

22.747 23.056

Eigenkapital der Anteilseigner der Porsche AG	22.633	23.043
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	114	13

Langfristige Schulden

15.271 16.128

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.658	4.074
Finanzschulden	6.471	7.160
Sonstige Schulden	5.142	4.894

Kurzfristige Schulden

15.573 14.343

Finanzschulden	4.956	4.253
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.488	3.378
Sonstige Schulden	7.128	6.712

Bilanzsumme

53.591 53.527

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025 (KURZFASSUNG)

Mio. €	Q1-Q3 2025	Q1-Q3 2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.384	5.826
Ergebnis vor Steuern	110	3.986
Ertragsteuerzahlungen	-687	-1.206
Abschreibungen ¹	3.893	2.910
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	125	18
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	55	104
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-121	93
Veränderung der Vorräte	-332	-952
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-473	-417
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	383	307
Veränderung der Pensionsrückstellungen	188	214
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	1.331	422
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.484	-1.153
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-338	-170
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.649	4.156
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.262	-1.546
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-763	-1.554
Veränderung von Beteiligungen	-131	-362
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	14	9
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-423	211
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-2.565	-3.243
Dividendenzahlung	-2.101	-2.101
Aufnahmen von Anleihen	4.948	4.908
Tilgungen von Anleihen	-4.257	-4.555
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	455	-266
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-103	-90
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.233	-2.103
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-38	-84
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.187	-1.273
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.198	4.553

¹ Saldiert mit Zuschreibungen.

WEITERE INFORMATIONEN

ÜBER DIESE MITTEILUNG

In der vorliegenden Quartalsmitteilung wird die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft als „Porsche AG“ wiedergegeben. Die Porsche AG zusammen mit ihren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften wird als „Porsche AG Konzern“ betitelt.

Die vorliegende Quartalsmitteilung wurde nach § 53 der Börsenordnung für die Frankfurter Wertpapierbörse erstellt und stellt keinen Zwischenabschluss im Sinne des International Accounting Standard (IAS) 34 Zwischenberichterstattung dar. Die Quartalsmitteilung wurde keiner prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die aktuelle Definition der Leistungsindikatoren ist im zusammengefassten Lagebericht 2024 enthalten. Der Bericht steht auf der Investor-Relations-Homepage zur Verfügung.

➔ **Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2024**

Inklusive Sprache ist ein Bekenntnis zu Vielfalt und Chancengleichheit. In diesem Sinne verwendet der vorliegende Bericht daher geschlechterneutrale Formulierungen. Ausnahmen, z. B. bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

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 Ertrags- und Finanzlage, 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.

Dieses Dokument 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 Berichts.

Diese Mitteilung 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.

FINANZKALENDER

Auf der Investor-Relations-Homepage der Porsche AG befinden sich der aktuelle Finanzkalender und das zusätzliche Serviceangebot, welches Informationen zum Börsenkurs, Unternehmenspräsentationen und weitere Kennzahlenübersichten umfasst.

➔ <https://investorrelations.porsche.com/de/>

IMPRESSUM

Herausgeber

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
D – 70435 Stuttgart
Tel. +49 711 911-0

Kontakt Investor Relations

capitalmarkets@porsche.de

➔ <https://investorrelations.porsche.com/de/>