
Testatsexemplar

Ford-Werke GmbH
Köln

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum
31. Dezember 2024

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht 2024.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2024.....	2
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2024.....	7
Anlagenspiegel.....	33
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Lagebericht 2024 – Ford-Werke GmbH

1. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1.1 Unternehmen

Die Ford-Werke GmbH, Köln, ist eine 100% Tochter des niederländischen Unternehmens Ford Nederland B.V., Amsterdam, das wiederum eine Tochter der Ford Motor Company, Dearborn, Michigan, USA, ist. Die Ford-Werke GmbH wurde 1925 in Berlin gegründet. Seit 1930 befindet sich der Stammsitz des Unternehmens mit den Schwerpunktbereichen Entwicklung, Vertrieb und Verwaltung sowie Teilen der Produktion in Köln. Eine weitere Produktionsstätte existiert in Saarlouis, sowie eine Betriebsstätte in Lommel. Der Unternehmenszweck der Ford-Werke GmbH ist die Entwicklung und Herstellung von Personenkraftwagen der Marke Ford für den europäischen Markt, sowie der Automobilvertrieb und die Entwicklung der Marke Ford in Europa.

Über eine Tochtergesellschaft werden Automobile der Marke Ford in Österreich vertrieben. Die nicht in Deutschland vertriebene Fahrzeug-Produktion wird hauptsächlich an die jeweiligen Verkaufsgesellschaften der Ford Motor Company in den entsprechenden Ländern in Europa verkauft. Dazu gehören neben importierten PKW auch die Personenkraftwagen, die durch die spanische Produktionsgesellschaft Ford Espana S.L. sowie Ford Otosan Romania SRL, Craiova, Rumänien, in Auftragsfertigung gefertigt werden. In Spanien wird der Ford Kuga und in Rumänien der Ford Puma für die Ford-Werke GmbH produziert.

Im Gegenzug werden Nutzfahrzeuge der Marke Ford von den jeweiligen Herstellern bezogen – insbesondere von der Ford Motor Company Ltd. (UK), die die unternehmerische Verantwortung für das europäische Nutzfahrzeuggeschäft gemeinsam mit der Ford Motor Company (USA) trägt.

1.2 Konjunktur und Märkte

Das Geschäftsjahr 2024 war in Europa von erhöhter wirtschaftspolitischer Unsicherheit geprägt, insbesondere in Bezug auf Handel und Finanzen. Die Weltwirtschaft wurde weiterhin durch geopolitische Spannungen belastet, einschließlich der Konflikte im Nahen Osten und in der Ukraine. Der Internationale Währungsfonds (IWF) stellt fest, dass die globale Wirtschaft im Jahr 2024 stabil, aber verhalten war, und dass die Landschaft sich aufgrund neuer Zollmaßnahmen der Vereinigten Staaten von Amerika und Gegenmaßnahmen von Handelspartnern verändert hat. Diese Entwicklungen haben die weltweiten Handelsströme erheblich beeinflusst und zu einer erhöhten politischen Unsicherheit geführt.

Das globale Wachstum lag 2024 mit 3,3% auf Vorjahresniveau. Die globale Gesamtinflation liegt bei 5,7% und bei den fortschrittlichen Volkswirtschaften bei 2,6%.

In den Vereinigten Staaten liegt 2024 ein Wachstum von 2,8% vor. Für den Euroraum liegt das Wachstum im gleichen Zeitraum bei 0,9 %. Deutschland bleibt dabei mit negativem Wachstum von -0,2% (Vorjahr 0,7%) hinter den anderen Ländern der Eurozone zurück, was vor allem auf die anhaltende Schwäche im verarbeitenden Gewerbe und bei den Warenexporten zurückzuführen ist. Die Exporte von Waren und Dienstleistungen sanken um 0,8%. Die Importe stiegen leicht um 0,2%. Im Jahresdurchschnitt 2024 waren 46,1 Millionen Menschen mit Arbeitsort in Deutschland erwerbstätig. Damit wurde der Vorjahreswert nochmals um 72 000 Erwerbstätige (+0,2%) übertroffen und ein neuer Beschäftigungshöchststand erreicht.

Bei Schwellen- und Entwicklungsländern sehen wir im Jahr 2024 ein Wachstum von 5,0% in China und von 6,5% in Indien.

Die Welthandelsvolumenschätzungen wurden aufgrund des starken Anstiegs der handelspolitischen Unsicherheit leicht nach unten korrigiert. Das globale Handelsvolumen ist 2024 um 1,0% gewachsen.

(Quelle World Economic Outlook January 2025 & April / Destatis Statement "Bruttoinlandsprodukt 2024 für Deutschland")

Die weltweiten Absatzzahlen der Light Vehicles (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) verbesserten sich im Jahr 2024 um 2,8% auf insgesamt rund 78,1 Mio. Fahrzeuge (gegenüber 76,0 Mio. Fahrzeugen im Jahr 2023). Die Märkte konnten im Jahr 2024 Zuwächse in unterschiedlichem Ausmaß verzeichnen.

In Europa lag der PKW-Absatz im Jahr 2024 bei knapp 13,0 Mio. Einheiten, was einem Wachstum von 1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Entwicklung in den großen europäischen Einzelmärkten verlief dabei uneinheitlich: Während Spanien mit +7% und das Vereinigte Königreich mit +3% Zuwächse verzeichneten, gingen die Neuzulassungen in Italien (0%), Deutschland (-1%) und Frankreich (-3%) zurück.

Die Nachfrage nach Elektro-PKW (BEV, PHEV & FCEV) entwickelte sich in Europa insgesamt enttäuschend mit einem Rückgang von 2% auf gut 2,9 Mio. neu zugelassene Fahrzeuge, was einem Anteil von 22,7% entspricht (gegenüber 23,4% im Jahr 2023). Insbesondere in Deutschland brach die Nachfrage nach rein batterieelektrischen Fahrzeugen regelrecht ein (-27%), was vor allem am Ende des Umweltbonus zum Jahresausklang 2023 lag. Profitieren konnten hingegen die Neuzulassungen von Plug-in-Hybriden (+9%). International dominierte China mit 10,8 Mio. Zulassungen (+48%) weiterhin den Elektro-PKW Markt vor den USA (1,5 Mio. Einheiten, +5%). Deutschland bleibt trotz der rückläufigen Dynamik bei BEVs der drittgrößte Absatzmarkt für Elektro-PKW.

Außerhalb von Europa zeigten die PKW-Zulassungen in Asien insgesamt einen Zuwachs von 3%. Innerhalb Asiens stieg der chinesische Markt um 6% auf 23,0 Mio. PKW und Indien bleibt stabil bei 4,1 Mio. PKW Neuzulassungen, während Japan einen Rückgang von 7% auf 3,7 Mio. PKW verzeichnete. In Nordamerika (USMCA) stiegen die Light Vehicle Verkäufe (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) um 3% auf rund 19,2 Mio. Einheiten, getragen von Zuwächsen in den USA (+2%), Kanada (+8%) und Mexiko (+10%).

Bei den schweren Nutzfahrzeugen (>16t) konnten die großen internationalen Märkte ihr Marktvolumen im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr nicht halten und rutschten ins Minus. In Europa gingen die Neuzulassungen um 9% zurück, in den USA um 10% und in China um 1%. In Deutschland sanken die Neuzulassungen der schweren Nutzfahrzeuge um 13% auf 60 Tsd. Einheiten.

(Quelle: VDA Analysen zur Automobilkonjunktur 2025)

1.3 Verkauf und Marktanteile

Bedingt durch niedrigere PKW-Volumen und die schwächere Elektrofahrzeug-Industrie sanken die Verkäufe und Marktanteile der Ford-Werke. Insgesamt sank der Verkauf um 115.992 Einheiten (-18,9%) auf 498.409 Einheiten. Der Ford PKW-Marktanteil in den 20 Kernmärkten in Europa verringerte sich dementsprechend um 0,8% auf 3,4%.

Die inländischen Zulassungen sanken um 3.717 Einheiten. Es wurden mit 158.188 Einheiten 0,1% weniger Fahrzeuge zugelassen als im Vorjahr. Der Marktanteil in Deutschland lag bei 5%. Der Marktanteil der kleinen Nutzfahrzeuge stieg um 1,2 Prozentpunkte auf 17,9%; der Marktanteil der mittleren Nutzfahrzeuge stieg ebenfalls um 2 Prozentpunkte auf 17,7%. Der PKW-Marktanteil sank um 0,6 Prozentpunkte auf 3,0%.

Die Exportvolumina sanken um 106.932 Einheiten (-23,6%) auf 345.796 Einheiten. Im wichtigsten Exportmarkt Großbritannien sanken die Verkäufe um 25.757 Einheiten (-19,3%). Die Absatzvolumen in Südeuropa sanken ebenfalls; um 25.404 Einheiten in Italien (-31,4%), um 15.261 Einheiten in Frankreich (-27,6%) und um 7.542 Einheiten in Spanien (-22,7%). In der Türkei sanken die Verkäufe um 12.150 Einheiten. Die Volumen stiegen einzig in den Niederlanden, um 4.001 Einheiten (44,9%), und in den osteuropäischen Märkten. In Polen stieg das Volumen um 4.172 Einheiten (52,7%), in der Tschechischen Republik um 843 Einheiten (21%), in Ungarn um 1.855 Einheiten (62,2%) und in Rumänien um 571 Einheiten (10,6%). Auch in den Exportmärkten außerhalb Europas sanken die Einheiten um 8.824 Einheiten (-73,2%).

Die relative Exportquote der Ford-Werke GmbH in 2024 lag 4,3 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau und erreichte 69,4%.

Bei der Betrachtung der Fahrzeuglinien waren vor allem die PKW-Verkäufe rückläufig. Die Verkäufe sanken beim Puma (-17.026 Einheiten; -9,7%), Kuga (-38.329 Einheiten, -26,8%) und Focus (-22.332 Einheiten; -18,2%), sowie durch das Ende der Produktion beim Fiesta (-64.924 Einheiten, -97,9%). Ebenfalls rückläufig war der Mach-E (-7.224 Einheiten, -33,4%). Zur Jahresmitte und im vierten Quartal wurden die vollelektrischen Modelle Explorer und Capri eingeführt. Die Verkäufe in 2024 betrugen 19.426 beziehungsweise 3.775 Einheiten.

Gestiegen sind dagegen die Verkäufe der Nutzfahrzeuge in Deutschland, insbesondere bei den leichten Nutzfahrzeugen Tourneo Courier (+6.602 Einheiten, +258,1%) und Tourneo Connect (+3.037 Einheiten, +39,9%). Die Transit-Reihe legte um 6.660 Einheiten (+13,7%) zu.

1.4 Produktion

Das Produktionsvolumen der Ford-Werke GmbH (Eigenfertigung) ist im Vergleich zum Vorjahr um 39.979 Fahrzeuge auf 146.236 Fahrzeuge gesunken.

Die Produktion der in Köln neu angelaufenen Elektrofahrzeuge Explorer und Capri betrug im Jahr 2024 44.830 Einheiten. Damit lag das Produktionsvolumen in Köln um 20.896 Einheiten niedriger als das des Fiestas im Jahr 2023. In Saarlouis sank das Volumen des Focus um 19.083 Einheiten.

Auch die Volumina in Auftragsfertigung sind im Jahr 2024 gesunken. Das Gesamtvolumen, das im Auftrag der Ford-Werke GmbH in Valencia, Spanien, und Craiova, Rumänien, gefertigt wurde, lag bei 270.947 Einheiten und damit 62.949 Einheiten unter 2023. Der Produktionsrückgang der Kuga-Fertigung in Valencia liegt bei 44.084 Einheiten auf 104.611 Einheiten und in Craiova ist die Puma-Produktion um 18.865 auf 166.336 Einheiten gegenüber 2023 gesunken.

1.5 Mitarbeiterstand

Mit 16.879 Mitarbeitern zum Jahresende 2024 (inkl. ins Ausland entsendeter Mitarbeiter) hat sich der Personalstand der Ford-Werke GmbH im Vergleich zum Vorjahr um 1.526 Mitarbeiter reduziert. Die Zahl der Auszubildenden und Praktikanten stieg im Verlauf des Jahres 2024 um 2 auf 565 zum Jahresende.

1.6 Erklärung zur Unternehmensführung (§ 289f Abs. 4 HGB)

Am 1. Mai 2015 ist das „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ in Kraft getreten. Die Ford-Werke GmbH strebt an, wenn möglich im Aufsichtsrat einen Frauenanteil von mindestens 40% zu erreichen. Für die erste und zweite Leitungsebene unterhalb der Geschäftsführung wurde in Vorjahren eine Frauenquote von mindestens 20% angestrebt.

Im Jahr 2024 wurde das Ziel für den Aufsichtsrat mit 35% leicht unterschritten. Durch die Verschlinkung der Geschäftsführung auf 2 Geschäftsführer ist für die Geschäftsjahre 2025 und 2026 eine Quote von 0% geplant. Eine neue Frauenquote wird Ende 2026 beschlossen. In der ersten und zweiten Leitungsebene lag der Frauenanteil etwa 3-4% unter dem Ziel. Die Abweichung von unseren Zielvorgaben für den Frauenanteil ist hauptsächlich auf umfangreiche Umstrukturierungs- und Transformationsprozesse zurückzuführen. Infolgedessen wurden wesentliche Möglichkeiten zur Beeinflussung des Frauenanteils durch diese strukturellen Anpassungen eingeschränkt.

1.7 Forschung und Entwicklung

In 2024 hat die Ford-Werke GmbH den Bereich Produktentwicklung in eine eigenständige Gesellschaft, die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG, ausgegliedert. Diese strukturelle Veränderung ermöglicht es, durch die neue protektionistische Steuergesetzgebung in den USA bedingte, negative US-Steuereffekte zu vermeiden und die Produktentwicklung für Ford in Deutschland wettbewerbsfähig zu halten. Dies ist besonders wichtig, um die Zukunft des PKW-Geschäfts in Europa zu sichern, welches maßgeblich von der neuen Palette an Elektrofahrzeugen bestimmt wird.

Aufwendungen der Ford-Werke GmbH (u.a. für im Gemeinschaftsbetrieb der Entwicklung tätige Mitarbeiter) in diesem Bereich werden an die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG weiterbelastet, die ihrerseits ihre Kosten über die Ford Deutschland Engineering GmbH an die Ford Global Engineering

Inc. weiterbelastet. Die Kosten der Entwicklung werden im Ergebnis von der Ford Motor Company getragen.

Die Aufwendungen der Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG in 2024, die in 2024 zu einem großen Teil in Dienstleistung über die Ford-Werke GmbH für die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG erbracht worden sind, betrafen insbesondere die Entwicklungen des vollelektrischen Explorer und Capri und der nächsten Generation Transit Custom, Connect und Courier, sowie Weiterentwicklungen der existierenden Fahrzeuglinien Ford Kuga und Puma. Weitere Entwicklungen betrafen die Europäische Abgasnorm 7, generelle Sicherheitsstandards und gesetzliche Vorgaben. Außerdem wurde weiterhin in die Verbesserung der Ford Connectivity, des Entertainment Systems SYNC und der Ladesysteme für Elektrofahrzeuge investiert. Die Ford Motor Company USA plant zudem an dem Entwicklungsstandort in Merkenich festzuhalten, so dass dieser in der Lage ist Europäische Fahrzeugprogramme zu unterstützen.

1.8 Umweltmanagement

Die Ford Motor Company hat sich zum Ziel gesetzt, weltweit eine führende Rolle beim Schutz der Umwelt zu übernehmen. In diesem Zusammenhang hat die Ford-Werke GmbH zur Erreichung dieses globalen Zieles alle Produktionsstandorte gemäß der internationalen Norm für Umweltmanagement-Systeme DIN EN ISO 14001 zertifizieren lassen. Seit 2012 sind alle Europäischen Produktions-, Entwicklungs- und Teilevertriebsstandorte Teil eines gemeinsamen EU-Zertifikates und seit 2016 sind alle Regionen in einem globalen Zertifikat zusammengefasst. Die Einhaltung der Normenanforderungen wird jährlich durch externe Gutachter überprüft und bestätigt und seit 2017 ist die Ford-Werke GmbH nach der revidierten ISO 14001:2015 zertifiziert.

Wesentliche Prinzipien und Verantwortlichkeiten im Hinblick auf eine umweltverträgliche Produktion sind hierdurch festgelegt. Darüber hinaus werden gemäß Ford-Werke GmbH Richtlinien zusätzliche Umweltziele und Umweltprogramme zur kontinuierlichen Verbesserung wie Ressourcenschonung, Abfallvermeidung und Emissionsminderung verfolgt.

Seit 1998 ist durch die in alle betrieblichen und produktionstechnischen Belange eingreifenden Umweltmanagement-Systeme der Umweltschutz ein fest integrierter Bestandteil der Unternehmensgrundsätze. Dies wirkt sich sowohl auf die Entwicklung umweltverträglicher Produktionsverfahren als auch auf die Entwicklung umweltfreundlicher Produkte spürbar aus. Die Umwelteinflüsse der jeweiligen Verfahren und Produkte werden dabei bereits im Vorfeld überprüft und über alle Stufen von der Entwicklung, der Herstellung sowie über die spätere Nutzungsphase bis zum Recycling und der Entsorgung kontrolliert und kontinuierlich verbessert.

Das Umweltmanagement-System der Ford-Werke GmbH ist im Rahmen der globalen Ford Motor Company Strategie ein für alle Produktions- und Vertriebsstandorte eingeführtes Instrument, um die Umweltleistungen stetig zu verbessern und einen nachhaltigen Umweltschutz auch unter Einbeziehung aller Zulieferer und Lieferanten weltweit umzusetzen.

Während die Ford Motor Company weltweit bis 2050 Klimaneutralität anstrebt, wird in Europa ein beschleunigter Weg zur Dekarbonisierung des Geschäfts verfolgt. Der Fokus liegt darauf, die größte Emissionsquelle anzugehen, indem die gesamte Fahrzeugpalette elektrifiziert wird. Es existieren bereits für alle europäischen Ford Fahrzeuglinien elektrifizierte Varianten. Zusätzlich werden Emissionen in Standorten, Lieferketten und Logistik reduziert.

1.9 Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren / Vorjahresprognose – Steuerung und Kennzahlen

Die Steuerung der Ford-Werke GmbH erfolgt hauptsächlich über die finanziellen Kennzahlen Umsatzerlöse und – in geringerem Maße aufgrund der Einbindung in das globale Verrechnungspreismodell – das operative Ergebnis (Ergebnis vor Steuern).

Darüber hinaus wird die der Ford-Werke GmbH zur Verfügung stehende Liquidität anhand der noch zur Verfügung stehenden Intercompany-Kreditlinien überwacht.

Von den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird zur Steuerung des Unternehmens vor allem die Kundenzufriedenheit und die Produktqualität genutzt.

Die Umsatzerlöse des Unternehmens sanken in 2024 im Vergleich zum Vorjahr sowie der Vorjahresprognose, die die Umsätze auf dem Niveau von 2023 prognostiziert hatte, um 702,7 Mio. € auf 17.122,3 Mio. €. Diese Abnahme wurde im Wesentlichen durch das niedrigere Absatz-Volumen im Bereich PKW-Verkäufe von 1.323,9 Mio. € getrieben, die teilweise durch gegenläufige Effekte im Bereich der Nutzfahrzeuge (470,9 Mio.€ ggü. Vorjahr) und der Ersatzteil- sowie Produktionsverkäufe ausgeglichen wurden (140,5 Mio.€ ggü. Vorjahr).

Hier ist zu berücksichtigen, dass am Standort Köln durch die Einstellung des Fiesta im Juli 2023 im Vorjahr für ca. ein halbes Jahr keine Produktion erfolgte; gleiches gilt für 2024, wo die Produktion des neuen vollelektrischen Explorer nach Launch-Verzögerungen erst im Juni 2024 startete. Die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen blieb allerdings unterhalb der Erwartungen, was ein wesentlicher Grund für das niedrigere Absatzvolumen im Jahresvergleich ist, da Umsatzzuwächse aus dem Verkauf des vollelektrischen Explorers nicht die Rückgänge aus Verkäufen von Fiesta und Kuga ausgleichen konnten.

Der Umsatz innerhalb Deutschlands stieg um 1.699,8 Mio. € und der Auslandsumsatz sank um 2.402,5 Mio. €.

Das Ergebnis verbesserte sich insgesamt um 1.170,2 Mio. € auf einen Überschuss von 1.044,2 Mio. €.

Das Jahresergebnis hat sich gegenüber 2023 sowie der Prognose für 2024, die ebenfalls ein Jahresergebnis auf Vorjahresniveau prognostiziert hatte, deutlich positiv verändert.

Die Haupttreiber der Veränderung sind Sondereffekte wie

- das wesentlich bessere Pensionsergebnis,
- Erträge in Folge der Ausgliederung des Entwicklungsbereichs auf die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG, sowie der Verschmelzung der Ford Transmissions GmbH auf die Ford-Werke GmbH
- sowie ein positiver Ergebniseffekt aus Restrukturierung. Während im Vorjahr die Rückstellung für Restrukturierungsaufwendungen unter Berücksichtigung von Zusagen zur Übernahme von Kosten bewertet worden ist, wurde in 2024 - mit Abschluss der konkreten Abfindungsverträge - die Abfindungsrückstellung in Höhe der Außenverpflichtung gegenüber Mitarbeitern bewertet. Gegenläufig sind die Erstattungen der Restrukturierungsaufwendungen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen/Forderungen gegen verbundene Unternehmen bilanziert. Im Ausweis haben sich daher die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (betreffend Restrukturierung) erhöht. Im Ergebnis wirken sich allerdings gegenüber dem Vorjahr höhere Erstattungen aus, da sich die Kostenübernahme am Split im Entrepreneur Modell orientiert und sich hier der Anteil der von Ford-Werke zu tragenden Aufwendungen von 20,6% auf 9,5% reduziert hat.

Der Liquiditätsspielraum (gemessen am Stand der Intercompany Darlehen bzw. des verbleibenden „Spielraums“ im Hinblick auf Kreditlinien) hat sich gegenüber 2023 insbesondere durch Zuflüsse der Muttergesellschaft aus dem Verrechnungspreismodel gegenüber dem Jahresende 2023 um 247 Mio. € zum 31. Dezember 2024 verbessert. Aufgrund der gekündigten Patronatserklärung liegt ein besonderer Fokus auf dem Monitoring dieser Kennzahl. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts (September 2025) besteht ein Liquiditätspuffer von rund € 2,6 Mrd. im Hinblick auf die bis März 2028 garantierten Kreditlinien.

Für die von den Ford-Werken vertriebenen Produkte wird regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden mit speziellem Fokus auf Themen wie Produkt und Service ermittelt, um hieraus Schlüsse auf die Produktqualität sowie die Wahrnehmung neuer Modelle im Markt zu erhalten. Aus den Umfrageergebnissen werden Maßnahmen abgeleitet, um die Kundenzufriedenheit zu erhalten und weiter zu steigern.

Die Steigerung der Produktqualität als nichtfinanzieller Leistungsindikator zur kontinuierlichen Verbesserung der Kundenzufriedenheit wird ständig überwacht.

Die Anzahl der Reparaturen sowie die durchschnittlichen Kosten pro Reparatur innerhalb der ersten drei Betriebsmonate werden genutzt, um den Grad der Qualitätsverbesserung zu messen. Im Berichtsjahr wurden die Qualitätsziele im europäischen PKW-Segment erreicht. Im Bereich PKW lag die durchschnittliche Anzahl an Reparaturen pro Tausend Einheiten innerhalb der ersten 3 Betriebsmonate in 2024 bei 23,2. Die Ergebnisse aus der Qualitätsumfrage Quality Net Promotor Score (QNPS) zeigten eine leichte Verbesserung gegenüber 2023.

Wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses ist der langfristige Absatzplan, der Marktentwicklungen aufzeigt und daraus das Eigenfertigungs- und Auftragsfertigungsvolumen der Ford-Werke GmbH sowie indirekt die Auslastung der einzelnen Werke ableitet. Die Auslastung der Werkskapazitäten wird mit der prognostizierten Nachfrage verglichen, so dass die Kapazität im Bedarfsfall entsprechend angepasst werden kann. Für die langfristige Planung wird ein 4 Jahresplan entwickelt und die jährliche Budgetentwicklung für das Folgejahr detailliert ausgearbeitet. Diese vorgelagerten globalen Planungsprozesse der einzelnen Businesssegmente Ford Blue, Ford Pro und Model e münden in die finanzielle Mittelfristplanung bestehend aus der Gewinn- und Verlustrechnung, der Finanz- und Bilanzplanung sowie der Erstellung von Rentabilitäts- und Liquiditätskennzahlen. Die Mittelfristplanung sowie monatlich aktualisierte Prognosen bilden den Kern der operativen Planung und Steuerung der Ford-Werke GmbH im Rahmen des europäischen PKW-Geschäfts. Sie dienen dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert. Die monatlichen Ist-Zahlen werden in einem Soll-Ist-Abgleich gegen die jeweils aktuelle Prognose verglichen und hierbei hinsichtlich des Grades der Zielerreichung überprüft.

Nicht in der Bilanz erfasste Positionen (Bestellobligo, Eventualverbindlichkeiten, mögliche Vertragsstrafen) haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 51,8 Mio. € auf 813,9 Mio. € erhöht. Neben bestehenden Bestellobligos sowie Abnahmeverpflichtungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben sich Eventualverbindlichkeiten im Wesentlichen aufgrund von möglichen Vertragsstrafen und von Bürgschaften.

2. Ertragslage

In 2024 sind die Umsatzerlöse um 3,9% bzw. 702,7 Mio. € auf 17.122,3 Mio. € gesunken. Maßgeblich trugen die um 6,4% (853,0 Mio. €) gesunkenen Umsatzerlöse aus Fahrzeugverkäufen im Jahresvergleich dazu bei. Die Umsätze aus Teilen, Aggregaten und sonstigen Verkäufen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,5% bzw. 148,3 Mio. €. Die Umsätze aus dem Bereich der Nutzfahrzeuge stiegen um 470,9 Mio. € bzw. 36,4%.

Bei den PKW sanken die Umsatzerlöse insbesondere bei den Fahrzeuglinien Kuga, sowie durch den Wegfall der Produktion beim Fiesta und den CD-Cars. Beim Kuga sank der Absatz um 38.329 Einheiten bzw. 1.316,1 Mio. €. Beim Fiesta sank der Absatz um 64.924 Einheiten bzw. 1.158,4 Mio. €. Für die CD-Cars verringerten sich die Umsatzerlöse um insgesamt 166,7 Mio. €. Ein gegenläufiger Effekt resultiert aus der Aufnahme der Produktion des Explorers und des Capris in Höhe von 1.874,3 Mio. €. Im Bereich der Importe sanken die Umsatzerlöse ebenfalls um insgesamt 286,8 Mio. €.

Die Umsatzerlöse aus Dienstleistungen sind gegenüber dem Vorjahr nur leicht um 2,0 Mio. € auf 1.126,7 Mio. € gestiegen.

Die Herstellungskosten sind unter anderem aufgrund geringerer Kosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des vollelektrischen Explorers (verzögerter Produktionsstart), geringerer Entwicklungsaufwendungen und niedrigerer Abschreibungen überproportional zu den Umsatzerlösen auf 15.458,4 Mio. € gesunken. Die Herstellungskostenquote lag mit 90,3% unter Vorjahresniveau (96,1%). Damit liegt das Bruttoergebnis vom Umsatz mit insgesamt 1.663,9 Mio. € über dem Vorjahr (699,6 Mio. €).

Die Verwaltungs- und Vertriebskosten sind insgesamt im Berichtszeitraum um 54,1 Mio. € auf 1.182,2 Mio. € gesunken, da die um 69,4 Mio. € gestiegenen Vertriebskosten durch die um 123,5 Mio. € gesunkenen Verwaltungskosten kompensiert wurden. Der Rückgang der Verwaltungskosten resultiert dabei insbesondere aus geringeren Aufwendungen für Personal und Service, sowie gesunkenen Energiekosten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtszeitraum um 77,8 Mio. € auf insgesamt 1.299,5 Mio. € gestiegen. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen Erträge aus der Ausgliederung der Produktentwicklung GmbH & Co. KG. Einen leichten gegenläufigen Effekt gab es (absolut) aus dem Profit Split aus dem Verrechnungspreismodell; hier wird neben der Vergütung der Routinetätigkeiten das relevante europäische Ergebnis festgestellt und anhand eines vertraglich vereinbarten Verteilungsschlüssels (Profit Splits) zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt. Hieraus resultiert für das Jahr 2024 ein positiver Effekt für die Ford-Werke in Höhe von 1.114,3 Mio. € (VJ 1.143,5 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 211,0 Mio. € auf insgesamt 1.031,6 Mio. € gestiegen. Wesentlicher Grund sind höhere Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen; aufgrund einer Zusage der Muttergesellschaft zur weitgehenden Kostenübernahme wurden die Rückstellung für Abfindungsleistungen in 2023 unter Berücksichtigung der korrespondierenden Erstattungen bewertet; in 2024 – nach Unterschrift der Einzelverträge mit Mitarbeitern – reflektiert der Aufwand nunmehr die Außenverpflichtung gegenüber Mitarbeitern; die korrespondierenden Erstattungen (sowie Ausgleichsforderungen gegen verbundene Unternehmen) werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen bilanziert.

Das positive Finanzergebnis in Höhe von 330,6 Mio. € hat sich gegenüber dem Vorjahr um 320,1 Mio. € verbessert. Haupttreiber ist neben einem niedrigeren Zinsniveau der Euribor-basierten Darlehen von verbundenen Unternehmen sowie geringerer Darlehensabrufe die positive Entwicklung des Pensionsdeckungsvermögens.

Im Berichtsjahr werden für Steuern vom Einkommen und Ertrag sowie sonstige Steuern Aufwendungen in Höhe von 36,1 Mio. € ausgewiesen, was im Vergleich zu den ausgewiesenen Steuern des Jahres 2023 in Höhe von 0,9 Mio. € eine Zunahme um 35,2 Mio. € bedeutet.

Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2024 ein Jahresüberschuss in Höhe von 1.044,2 Mio. €, was im Vergleich zum Vorjahr eine Verbesserung um 1.170,2 Mio. € bedeutet.

Das Ergebnis 2024 ist durch viele Einmaleffekte begünstigt; das operative Geschäft ist weiter unter Druck und es wurden in 2024 Maßnahmen angestoßen, die die Ertrags- und Vermögenslage der Ford-Werke GmbH mittelfristig verbessern sollen.

3. Finanzlage

Die Ford-Werke GmbH hat in der Vergangenheit operative Verluste erlitten, die auf die Entrepreneurstellung der Ford-Werke in Europa und die nicht zufriedenstellende Profitabilität des PKW-Geschäfts von Ford in Europa zurückzuführen sind. Die Folgen waren ein negatives Eigenkapital und eine bilanzielle Überschuldung der Ford-Werke. Insolvenzgründe im Sinne der Insolvenzordnung – Überschuldung (§ 19 InsO) oder Zahlungsunfähigkeit (§ 17 InsO) – waren aufgrund einer unbegrenzten und werthaltigen Patronatserklärung der Konzernmutter Ford Motor Company („FMC“) vom 15. Dezember 2006 (dem sog. „**Support Letter**“) zugunsten der Ford-Werke allerdings nicht gegeben.

Im Rahmen der Transformation ihres Europageschäfts strebt FMC eine Sanierung der Ford-Werke an, unter anderem durch Maßnahmen, die auf die Verbesserung der (negativen) Eigenkapitalsituation abzielen und eine Überschuldung im Sinne des Insolvenzrechts nachhaltig beseitigen sollen, sowie

Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität und Gewährleistung der Zahlungsfähigkeit der Ford-Werke. Zu diesem Zweck hat sich FMC gegenüber der Ford-Werke im Rahmen eines sogenannten Commitment Letters vom 14. Februar 2025 zu bestimmten, betragsmäßig und zeitlich begrenzten Finanzierungsmaßnahmen, sowie zusätzlichen eigenkapitalstärkenden Maßnahmen im Umfang von bis zu 4,4 Milliarden Euro bis Ende 2026 verpflichtet und die bis dato bestehende Patronatserklärung gekündigt.

Der Commitment Letter baut auf dem Verrechnungspreismodell zwischen der Ford-Werke und den USA auf, aus dem auch nach vorne gerichtet der Großteil des Verlustes aus dem operativen Geschäft, sowie anstehender Restrukturierungsmaßnahmen seitens der Ford Motor Company übernommen wird und die Basis des Geschäftsmodells bleibt und im Hinblick auf Liquidität und Ertragssituation positiv auf die Situation der Ford-Werke GmbH wirken wird.

Seit Juni 2025 agiert die Ford-Werke GmbH als Cash Pool Verwalter der verbundenen Unternehmen im Euro Raum und kann damit die Zinslast für die benötigte Liquidität optimieren, da sich der vereinbarte Zins nunmehr an Deposit-Raten der beteiligten Ford-Gesellschaften in Europa und nicht mehr an einem höheren Kreditzins orientiert.

Für beide Funktionen (Cash Pooling Head Entity sowie operative Tätigkeiten) wurde der Ford-Werke GmbH in Ausführung des Commitment Letters seit dem 4. Juni 2025 ein Kreditrahmen mit der Ford International Capital LLC („FIC“) von 7,074 Mrd. € bis Februar 2028 eingeräumt.

Dieser sichert Kreditabrufe im Konzern (bis Juni 2025 von der FILM, seit Juli 2025 Deposits von diversen Ford-Gesellschaften in Europa: Stand 31. Dezember 2024: 5,3 Mrd. €, 31. März 2025: 5,8 Mrd. €), und liegt seit der Begleichung der Vergütung für das Jahr 2024 im April 2025 durchgehend unter 5 Mrd. €, so dass sich ein Liquiditätsspielraum für das operative Geschäft in Höhe von 2 Mrd. € ergibt. Darüber hinaus werden aktuell, um Schwankungen in der Liquidität zu begegnen, monatliche Vorauszahlungen auf die erwartete Ausgleichszahlung im Rahmen des Verrechnungspreismodells gezahlt.

Nach Ansicht der Geschäftsführung bestehen keine Zweifel an der Werthaltigkeit der Ansprüche aus dem Commitment Letter sowie der Verrechnungspreisvereinbarung.

Der Cashflow der Ford-Werke GmbH aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt 747,0 Mio. €. Die Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr (-30,3 Mio. €) ist im Wesentlichen in der gegenüber dem Vorjahr höheren Ausgleichszahlung im Rahmen der Verrechnungspreisvereinbarung begründet, die sich auch in der Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge widerspiegelt (mit einem Jahr Zeitversatz, da die Zahlung in der Vergangenheit als True-Up einmal im Jahr erfolgte; Anstieg von 2023 gegenüber 2022: 624,1 Mio. €).

Der negative Cashflow aus Investitionstätigkeit hat sich im Geschäftsjahr mit 177,7 Mio. € (Vorjahr -440,3 Mio. €) insbesondere infolge der Veräußerung von Finanzanlagen nach der Ausgliederung auf die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG verbessert.

Die Investitionen betrugen 489,1 Mio. € und betreffen hauptsächlich das Fahrzeugwerk in Köln (im Wesentlichen für den neuen elektrischen Ford Explorer); gleiches gilt für die geplanten Investitionen. Die Finanzierung der Investitionen erfolgte im Rahmen von Konzerndarlehen. Nach vorne gerichtet werden die Investitionen durch den Kreditrahmen mit der FIC, deren Zahlungsfähigkeit über die Zusagen der FMC im Commitment Letter gesichert ist, finanziert.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ist im Geschäftsjahr 2024 negativ und liegt mit -542,6 Mio. € unter dem Vorjahr (409,4 Mio. €). Maßgeblich hierfür ist der wesentlich geringere Zufluss sowie eine Rückführung von kurzfristigen Darlehen im Rahmen der Konzernfinanzierung.

Der Bestand an Finanzmitteln, der den flüssigen Mitteln in der Bilanz entspricht, ist im Vergleich zum Vorjahr um 37,1 Mio. € auf jetzt 65,2 Mio. € gestiegen.

4. Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 27,1 Mio. € auf 14.437,9 Mio. €. Der leichte Anstieg der Bilanzsumme resultiert auf der Passivseite insbesondere aus den höheren Verbindlichkeiten. Auf der Aktivseite ergibt sich der Anstieg durch eine Erhöhung des Umlaufvermögens. Als Resultat des Jahresüberschusses von 1.044,2 Mio. € verringert sich der nicht durch Eigenkapital gedeckte Fehlbetrag auf 7.959,2 Mio. €.

Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten zeigt sich folgende Entwicklung: Das Anlagevermögen ist im Geschäftsjahr 2024 um 232,5 Mio. € auf 2.019,9 Mio. € gesunken. Das Umlaufvermögen ist um 1.298,5 Mio. € auf 4.441,1 Mio. € gestiegen. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen um 437,1 Mio. €. Die Vorräte stiegen hauptsächlich aufgrund von geringerer Kundennachfrage um 657,6 Mio. €. Insgesamt bilanzieren die Ford-Werke zum 31. Dezember 2024 Vorräte in Höhe von 1.848,0 Mio. €.

Auf der Passivseite sanken die Rückstellungen leicht auf jetzt 6.564,3 Mio. €. Während die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sich um 840,6 Mio. € auf 3.379,8 Mio. € reduzierten, erhöhten sich insbesondere die sonstigen Rückstellungen um 748,2 Mio. € auf 3.120,8 Mio. €. Innerhalb der sonstigen Rückstellungen erhöhten sich vor allem die beschaffungs- und produktionsbezogenen Rückstellungen um 118,9 Mio. € auf 481,0 Mio. € sowie die personalbezogenen Rückstellungen um 369,9 Mio. € auf 1.218,7 Mio. €. Die Verbindlichkeiten erhöhten sich insgesamt um 73 Mio. € auf 7.650,8 Mio. € zum 31. Dezember 2024. Die Erhöhung resultiert aus einer Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (83,3 Mio. €) sowie der sonstigen Verbindlichkeiten (54,2 Mio. €). Teilweise wird die Erhöhung durch um 64,5 Mio. € auf 6.195,0 Mio. € gesunkene Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zum Jahresende 2024 kompensiert.

5. Chancen und Risiken

5.1 Risikomanagementziele in Bezug auf Finanzinstrumente und Risikomanagement

Als weltweit agierendes Unternehmen ist die Ford-Werke GmbH einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und nachhaltig zu steuern, sind die Ford-Werke in die umfassenden Risikomanagement- und Kontrollsysteme des Ford Motor Company Konzerns eingebunden. Zum globalen Risikofrüherkennungssystem gehören die Interne Revision, zielorientiertes Controlling, laufende Selbsteinschätzung mit Maßnahmenkatalog sowie ein regelmäßiger Strategieabgleich. Im Rahmen eines revolvierenden Planungsprozesses werden Chancen- und Risikopositionen der Geschäftsaktivitäten im Hinblick auf ihre strategische und operative Bedeutung analysiert, aufbereitet und beurteilt.

Die Risiken können in folgende Kategorien eingeteilt werden:

1. Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen
2. Branchenrisiken
3. Rechtliche und steuerliche Risiken
4. Entwicklungsrisiken
5. Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen
6. Informations- und IT-Risiken
7. Vertriebsrisiken
8. Transformationsplan
9. Finanzierungs- und Liquiditätsrisiken

Aufgrund der Kündigung der Patronatserklärung wurde als separate Risikokategorie „Finanzierungs- und Liquiditätsrisiken“ aufgenommen, da gegenüber der bislang unbeschränkten „Haftung“ der Ford Motor Company ein detailliertes Monitoring der eingeräumten Kreditlinien aufgesetzt wurde.

Die dargestellten Risiken werden als „geringe“ bis „mittlere“ Risiken eingestuft, mit folgenden Ausnahmen: die Beschaffungsrisiken resultierend aus der geringen globalen Verfügbarkeit an Vorprodukten, die aus den geopolitischen Spannungen resultierenden konjunkturellen und Währungsrisiken („Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen“), die Kapazitäts- und Nachfragerisiken („Branchenrisiko“) sowie die regulatorischen Risiken, vor allem im Rahmen der europäischen Verordnungen zu CO₂-Flottengrenzwerten für PKW und leichte Nutzfahrzeuge, („Rechtliche und steuerliche Risiken“) werden als Risiken mit „mittlerer bis hoher“ Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung eingestuft.

Aufgabe der Verantwortlichen ist auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controlling Prozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Über die identifizierten Risiken wird regelmäßig an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat berichtet. Zu den wesentlichen Finanzinstrumenten der Gesellschaft zählen insbesondere die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit Dritten sowie mit verbundenen Unternehmen. Ziel des Risikomanagements der Gesellschaft ist es, finanzielle Risiken zu vermeiden oder zu verringern. Ausfall- und Liquiditätsrisiken werden hierzu im Rahmen der Finanzplanung kontinuierlich überwacht.

5.2 Internes Kontrollsystem

Die Ford-Werke GmbH ist aufgrund ihrer Größe und Bedeutung innerhalb des Gesamtkonzerns eng in das Interne Kontrollsystem der Konzernmutter Ford Motor Company eingebunden. Dieses ist wie folgt aufgebaut:

Das Internal Control Sub Committee (ICSC), welches direkt dem Konzernvorstand der Ford Motor Company unterstellt ist, überwacht die Einhaltung der internen Kontrollregeln. Hierzu gehören auch die Vorschriften, die sich aus dem Sarbanes-Oxley Act ergeben. Das ICSC legt die Richtlinien und Handlungsanweisungen fest, welche die Verantwortlichen für die Interne Kontrolle in den operativen Bereichen – einschließlich der Ford-Werke GmbH – umzusetzen haben. Im Rahmen der Internen Kontrolle werden alle durch das ICSC festgelegten finanzrelevanten Prozesse regelmäßig geprüft und die Einhaltung der Kontrollprozesse dokumentiert. Das ICSC wiederum bekommt seine Vorgaben aus dem Board Audit Committee, dessen Mitglieder vom Board of Directors (Vorstand) der Ford Motor Company nominiert werden. Direkt dem Board Audit Committee ist die Innenrevision (General Auditors Office) unterstellt, welche in regelmäßigen Abständen, unabhängig von den Prüfungsprozessen der Wirtschaftsprüfer oder des ICSC, die operativen Bereiche überprüft. Die Prüfungen der Innenrevision konzentrieren sich hierbei auf Elemente, die relevant für das Finanz- und Rechnungswesen sind, allerdings werden auch operative Bereiche überprüft. Der zeitliche Abstand und die Tiefe der Untersuchungen werden von der Innenrevision eigenverantwortlich festgelegt. Durch die direkte Unterstellung der Innenrevision an das Board Audit Committee ist diese völlig unabhängig vom operativen Management der Ford Motor Company und den entsprechenden Gremien der Ford-Werke GmbH. Die Geschäftsführung der Ford-Werke GmbH wird durch den Aufsichtsrat überwacht, welcher sich paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammensetzt.

5.3 Risiken aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

Als global agierendes Unternehmen ist das Geschäftsergebnis der Ford-Werke GmbH stark von den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Das Jahr 2024 war geprägt von anhaltenden Herausforderungen, und die Rahmenbedingungen haben sich insgesamt nicht deutlich verbessert.

Ein wesentlicher Einflussfaktor sind weiterhin die Veränderungen der Währungsparitäten, insbesondere der Wechselkurs des britischen Pfundes und des US-Dollars gegenüber dem Euro. Wechselkursrisiken entstehen vor allem im operativen Geschäft, wenn Umsatzerlöse und zugehörige Kosten in unterschiedlichen Währungen anfallen. Dies betrifft beispielsweise die Verkäufe der Ford-Werke im wichtigen Exportmarkt Großbritannien (Umsätze in Pfund) oder auch den Verkauf von Fahrzeugen,

deren Produktionskosten in US-Dollar anfallen (wie in Nordamerika gefertigte Modelle). Die fortlaufende Analyse und Absicherung dieser Währungsrisiken durch strategische Maßnahmen ("Natural Hedging") und derivative Finanzinstrumente bleibt daher wichtig. Der IWF weist zudem darauf hin, dass eine Divergenz bei den Inflationsraten wichtiger Volkswirtschaften zu Währungsbewegungen führen kann, was zusätzliche Risiken für Finanzsektoren birgt.

Auch die Entwicklung auf den internationalen Energie- und Rohstoffmärkten stellt weiterhin ein erhebliches Risiko dar. Hohe Energiepreise, insbesondere am Standort Deutschland, beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit. Die Preisentwicklung von Rohöl, Stahl und anderen wesentlichen Grundstoffen sowie Rohstoffen für die Batteriefertigung kann sich spürbar auf die Materialkosten und somit die Ergebnissituation auswirken. Während der IWF für 2024 mit einem leichten Rückgang der Ölpreise rechnet, können geopolitische Spannungen jederzeit zu neuen Preisspitzen führen. Zudem können markt- oder steuerpolitisch beeinflusste Veränderungen der Treibstoffpreise den Absatz von Neufahrzeugen beeinflussen.

Die konjunkturellen Entwicklungen in den einzelnen Märkten sind nach wie vor ein wichtiger, aber auch unsicherer Faktor. Nach den hohen Wachstumsraten der Vorjahre, die noch von Auftragsbeständen getragen waren, hat sich die Marktdynamik im Jahr 2024 verlangsamt. Hohe Finanzierungskosten und eine allgemeine Preisdynamik, die über der Zielrate der Zentralbanken liegt, sowie reale Einkommensverluste der Verbraucher üben weiterhin Druck auf die Nachfrage aus. Dies beeinflusst auch die Präferenzen der Verbraucher hin zu nachhaltigeren, flexibleren und erschwinglicheren Mobilitätslösungen.

Die Transformation der Antriebstechnologie vom Verbrennungs- zum Elektromotor ist und bleibt eine zentrale Herausforderung. Sie erfordert nicht nur die Erweiterung von Kompetenzen in Bereichen wie Software und Batterien, sondern birgt auch infrastrukturelle, soziale und kulturelle Hürden. Regulierungen wie die Verschärfung der CO₂-Flottenziele in der EU erhöhen den Druck zur schnellen Elektrifizierung. Gleichzeitig hat sich der Hochlauf der Elektromobilität im Jahr 2024 regional sehr unterschiedlich entwickelt (z.B. durch das Ende des Umweltbonus in Deutschland), was die Planbarkeit erschwert. Die Umstellung der Produktpalette birgt weiterhin Risiken, wie eine längere Einführungsphase neuer Technologien oder ein temporäres Auslastungsrisiko im Werk.

Die geopolitische Situation bleibt angespannt. Der anhaltende Krieg in der Ukraine und die Konflikte im Nahen Osten belasten die Weltwirtschaft und können Handelswege (wie im Roten Meer) beeinträchtigen. Insgesamt herrscht eine erhöhte wirtschaftspolitische Unsicherheit, die auch durch die undurchsichtige Zollpolitik der US-Regierung weiter angeheizt wird. Die Gefahr, dass politische Eingriffe in Handelsabkommen, Steuer- oder Sozialgesetze zunehmen, besteht fort und kann erhebliche Risikofaktoren für global agierende Unternehmen darstellen. Der IWF hebt hervor, dass die zunehmende geoökonomische Fragmentierung, also die mögliche Aufspaltung der Weltwirtschaft in Blöcke, den Handel, Kapital- und Technologieströme reduzieren und die internationale Zusammenarbeit behindern könnte.

Des Weiteren stellen die allgemeine Versorgungssicherheit, insbesondere im Energiebereich, und Cyber-Risiken die Automobilbranche weiterhin vor große Herausforderungen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Ford-Werke GmbH im Jahr 2024 mit einem komplexen Mix aus wirtschaftlichen, transformatorischen und geopolitischen Risiken konfrontiert war, die eine fortlaufende Analyse und flexible Anpassung der strategischen und operativen Maßnahmen erfordern, z. B. eine Diversifizierung von Lieferketten, regelmäßige Cybersecurity Schulungen, ein kontinuierliches Risikomanagement, Ausbau von strategischen Partnerschaften bei der Transformation der Antriebsstrategien. Ein Großteil der Maßnahmen zur Risikobegrenzung wird im Konzernverbund koordiniert.

5.4 Branchenrisiken

Die Automobilbranche befindet sich weiterhin in einer tiefgreifenden Transformation. Vor allem der Wandel der Antriebstechnologie vom Verbrennungs- zum Elektromotor bleibt die größte Herausforderung der Branche, auch wenn sich der Hochlauf der Elektromobilität im Jahr 2024 regional sehr unterschiedlich entwickelte. Kompetenzerweiterung in den Bereichen Software und Batterien spielen weiterhin eine große Rolle, um im größer werdenden Wettbewerbsumfeld bestehen zu können. Im Rahmen der Elektromobilität müssen nicht nur technische, sondern auch infrastrukturelle, soziale und kulturelle Hindernisse überwunden werden. Die Verschärfung der CO₂-Flottenregulierung im Europäischen Wirtschaftsraum im Jahr 2024 erhöht den Druck auf die Hersteller zusätzlich, den Absatz von Elektrofahrzeugen zu steigern. Die technologischen Veränderungen beeinflussen nicht nur die Kundenbedürfnisse, sondern auch bestehende Geschäftsmodelle, die immer wieder flexibel angepasst werden müssen. Die Zukunftsthemen der Digitalisierung und Elektrifizierung sowie neue Dienstleistungen werden die Mobilität neu definieren. Zusammen mit den zunehmenden Emissionsregularien und kürzeren Innovationszyklen führen sie zu komplexen Rahmenbedingungen, die die gesamte Automobilbranche vor neue Herausforderungen stellt.

Die Automobilbranche ist stark mit dem Verlauf der Weltwirtschaft verbunden. Die gesamtwirtschaftliche Lage war im Jahr 2024 herausfordernd. Die unsichere geopolitische Situation, insbesondere der anhaltende Krieg in der Ukraine, die Konflikte im Nahen Osten und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen von Handelswegen wie im Roten Meer, verschärfen die Belastungen für die Weltwirtschaft. Dies kann sowohl die Lieferketten als auch die Nachfrage nachhaltig stören. Hohe Finanzierungskosten und eine allgemeine Preisdynamik oberhalb der Zielrate der Zentralbanken sowie reale Einkommensverluste der Verbraucher üben weiterhin einen spürbaren Druck auf die Nachfrage aus. Die Dynamik auf den Märkten hat sich gewendet, da die hohen Auftragsbestände der Vorjahre abgebaut sind, was zu einer trägen Marktentwicklung führt. Veränderungen im Verbraucherverhalten müssen beobachtet werden, um den Präferenzen nachzukommen, die durch diese wirtschaftlichen Umstände beeinflusst werden. Zudem ist die Automobilindustrie in Europa nach wie vor durch eine Marktsättigung und langsame Flottenerneuerung geprägt, was zu einem Absatzniveau deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 führt. Diese Faktoren in Verbindung mit der global zunehmenden Wettbewerbsintensität, insbesondere aus China, könnten die Ertragslage belasten.

Des Weiteren stellen die Themen hohe Energiepreise, insbesondere am Standort Deutschland, und die damit verbundene Wettbewerbsfähigkeit die Automobilbranche weiterhin vor große Herausforderungen. Die Versorgungssicherheit bleibt im Kontext der geopolitischen Spannungen ebenfalls ein relevantes Thema.

Für die Ford-Werke GmbH ist die weiterhin nicht schnell genug steigende Kundennachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen ein großes Risiko, welches den Standort Köln betrifft, an dem die Produktion der batteriebetriebenen Explorer und Capri stattfindet. Hier kann es zu höheren Beständen an Fahrzeugen und damit Lagerhaltungs- und Kapitalbindungskosten sowie im nächsten Schritt zu höheren Verkaufsnachlässen und damit negativen Auswirkungen auf die Marge kommen; Anpassungen der Produktionskapazität werden daher laufend diskutiert mit dem Risiko eines zusätzlichen Restrukturierungsbedarfs und (künftig) geringerer Routinevergütungen aus dem Entrepreneurmodell.

5.5 Rechtliche und steuerliche Risiken

Gegen die Ford-Werke GmbH sind verschiedene Gerichtsverfahren anhängig. Das Unternehmen hat Rückstellungen in Bezug auf schwebende Gerichtsverfahren und behördliche Untersuchungen gebildet, sofern die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtung hinreichend genau bestimmbar sind. Veränderungen regulatorischer Rahmenbedingungen, Änderungen bei Steuern, Zöllen oder Abgaben in einzelnen Märkten sowie in ganzen Wirtschaftsräumen können Absatz, Umsatz und Ergebnisentwicklung beeinträchtigen.

5.6 Entwicklungsrisiken

Es besteht grundsätzlich ein Risiko, dass Kunden neue oder weiterentwickelte Ford-Produkte nicht annehmen. Um diesem Risiko zu begegnen, werden umfangreiche Trendanalysen, intensive Kundenbefragungen und Wettbewerbsanalysen eingesetzt. Relevante Trends werden so frühzeitig erkannt.

Weiterhin besteht das Risiko, Produkte nicht in dem geplanten Zeitrahmen, mit der entsprechenden Qualität oder unter den vorgegebenen Kosten realisieren zu können. Im Rahmen des Produktentwicklungsprozesses wird fortlaufend die Einhaltung sogenannter Programm-Meilensteine überprüft. Im Rahmen dieses Prozesses ist sichergestellt, dass eine Abweichung von technischen, Qualitäts- oder Kosten-Zielen frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden können. Dieser Prozess wirkt somit einer fehlerhaften Marktausrichtung und einer Verzögerung von Produktionsanläufen entgegen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die aktuellen Entwicklungen bei den Emissionsvorschriften hinzuweisen, da in der EU, Großbritannien und der Schweiz Strafzahlungen für die Hersteller drohen, wenn das Flottenziel den CO₂-Grenzwert übersteigt. Leicht verschärfte Emissionsregeln beeinflussen die Entwicklung weiter auch unter dem Gesichtspunkt der ab 2028 erwarteten Euro 7 Norm, insbesondere hinsichtlich der neuen Vorgaben für die Partikelemission von Bremsen und Reifen.

Durch das geplante Zulassungsverbot von Verbrennermotoren in der EU, welches ab 2035 gilt, wird die Entwicklung der Elektromotoren und Batterietechnologie weiter verstärkt.

Im Rahmen des Übergangs von Verbrennungsmotoren zu Elektroantrieben ist geplant, dass, abgesehen von einigen Importfahrzeugen mit geringem Volumen, bereits 2026 alle PKW-Modelle in Europa mit mindestens einer batterie-elektrischen oder Plug-In Hybrid Variante angeboten werden. Im Juni 2023 wurde in Köln mit dem Ford Cologne Electrification Center das weltweit erste klimaneutrale Ford Montagewerk eingeweiht, in dem seit 2024 sowohl der vollelektrische Ford Explorer als auch der vollelektrische Ford Capri für Europa produziert werden.

Weiterhin bleibt Ford in Deutschland über Dienstleistungen für die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG sehr aktiv bei der Forschung und Entwicklung von Sicherheitstechnologien sowie in der Konnektivität der Produkte und der Weiterentwicklung des autonomen Fahrens. Fahrzeuge mit Elektromotoren sind richtungsweisend, und der Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur ist langfristig eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Elektromobilität. Im Rahmen dieser Ausrichtung arbeitet Ford bei der Ionity Holding GmbH & Co. KG mit der BMW Group, Hyundai Motor Group, Mercedes Benz AG und Volkswagen Group mit Audi und Porsche sowie BlackRocks Global Renewable Power Platform als Finanzinvestor zusammen, um durch die Errichtung von Ladestationen die Langstreckentauglichkeit der Elektromobilität deutlich zu erhöhen. Des Weiteren kooperiert Ford (auf Ebene des amerikanischen Mutterkonzerns) mit Volkswagen im Bereich Nutzfahrzeuge und Elektrifizierung.

5.7 Risiken aus den betrieblichen Aufgabenbereichen

Einer möglichen Ertragsminderung aufgrund der Nichteinhaltung gesetzlicher Anforderungen, die durch Fertigungsfehler hervorgerufen werden könnten, wird durch Maßnahmen wie beispielsweise festgelegte Prozessarbeitsfolgen, fortlaufende Qualitätsprüfungen innerhalb des Fertigungsprozesses, Prüf- und Checklisten, fortlaufende Schulung der Mitarbeiter und entsprechende Arbeitsanweisungen begegnet.

Trotz eines leistungsfähigen und konsequenten Qualitätsmanagements können potenzielle Risiken aus der Produkthaftung nicht ausgeschlossen werden. Neben finanziellen Einbußen können daraus auch Imageschäden erwachsen. Ein bereits in der Entwicklungsphase durchgeführter Design-Überprüfungstest von Bauteilen, intensive Fahrzeugtests sowie fortlaufende Qualitätssicherungsmaßnahmen sowohl in der eigenen Produktion als auch bei Zulieferern wirken sich risikomindernd aus.

Auf der Beschaffungsseite ergeben sich neben den Chancen aus der engen Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Lieferanten auch Risiken. Einzelne Zulieferer haben eine erhebliche Bedeutung für die Produkte der Ford-Werke GmbH. Lieferverzögerungen und -unterbrechungen, z.B. durch Streiks oder Unfälle, aber auch Qualitätsmängel können zu Produktionsstörungen führen und in der Folge die Ertragslage negativ beeinflussen. Durch eine geeignete Lieferantenstrategie, sorgfältige Lieferantenauswahl, Überprüfungen der wirtschaftlichen und technischen Leistungsfähigkeit der Lieferanten und fortlaufende Qualitätsüberwachung kann das Risiko von Produktionsstörungen aufgrund falscher oder fehlerhafter Teile reduziert werden. Die bestehenden Prozesse versetzen die Gesellschaft in die Lage, insolvenzgefährdete Lieferanten frühzeitig zu identifizieren und entsprechend zu handeln.

Aus den betrieblichen Aufgabenbereichen können umweltbezogene Risiken, z.B. durch Bodenverunreinigungen, entstehen. Das Unternehmen hat Rückstellungen gebildet, sofern die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar sind. Durch das unter Punkt 1.8 beschriebene Umweltmanagement wird angestrebt, die sich daraus ergebenden Risiken zu minimieren.

5.8 Informations- und IT-Risiken

Die Ford-Werke GmbH schützt Daten, Geschäftsgeheimnisse und Entwicklungen gegen Verlust, Diebstahl, Missbrauch und unberechtigten Zugriff. Verbindliche Richtlinien verpflichten die Mitarbeiter und alle Geschäftsbereiche zum richtigen Umgang mit Informationen und zur sicheren Nutzung von Informationstechnik und Systemen. Adäquate technische Schutzmaßnahmen wie ständig aktualisierte Firewalls und Virens Scanner, Cyber Security Systeme, sowie Zugangs- und Zugriffskontrollen auf Betriebs- und Anwendungssysteme gewährleisten einen hohen Sicherheitsstandard. Alle Applikationen und Infrastrukturkomponenten sind gemäß Information Security Policy (ISP) ausgerichtet. Weiterhin beugen eine ständige Überwachung durch Personal und automatische Systeme sowie vorhandene „Disaster Recovery“ Pläne Ausfällen der Rechenzentren und Netzwerke vor. Für Computer, die Fertigungsmaschinen und -prozesse steuern, sind spezielle Viren-Scanner und Schutzprogramme vorhanden. Auch die regelmäßige und konsequente Schulung der Mitarbeiter im Umgang mit Cyberrisiken tragen zur Minimierung der Risiken bei.

Die Ford-Werke GmbH nimmt das Informations- und IT-Risiko ernst und ist mit einer Vielzahl von Schutzmechanismen gut aufgestellt. Die Konsequenzen eines erfolgreichen Angriffs oder Ausfalls wären jedoch gravierend und könnten zu finanziellen Schäden, Produktionsausfall oder Reputationsschäden führen, sowie Wettbewerbsnachteile und rechtliche Folgen nach sich ziehen. Die regelmäßige Schulung der Mitarbeiter ist hier besonders wichtig, da der "Faktor Mensch" oft eine Schwachstelle darstellt. Das Risiko wird durch die genannten Maßnahmen minimiert, aber nicht vollständig eliminiert.

5.9 Vertriebsrisiken

Durch monatliche Auswertungen der Händler-Betriebsvergleiche, fortlaufende Überwachung insolvenzbedrohter Händler sowie durch die Erstellung von Handlungsplänen und intensive Beratungen wird dem Risiko finanzieller Ausfälle aus Händlerinsolvenzen entgegengewirkt und sichergestellt, dass Ford in Deutschland und Europa über ein effektives Händlernetzwerk verfügt.

Im Rahmen des Vertriebs ist zu erwähnen, dass gerade im Bereich der E-Fahrzeuge das Risiko besteht, nicht ausreichend Fahrzeuge abzusetzen und, bei zu langsamer Anpassung der Produktionskapazitäten, Produkte produziert werden, die nur mit höheren Preisnachlässen abgesetzt werden können. Dies verursacht neben den Kapitalbindungs- und Lagerkosten auch temporär (bis zum Ausgleich im Rahmen des Verrechnungspreises) negative Auswirkungen auf die Liquidität. Hier muss die Europäische Vertriebsstruktur mit entsprechenden Anreizen ausgestattet werden, um Produktion und Verkäufe im Gleichgewicht zu halten. In dem Rahmen wurde auch eine Anpassung der Fahrzeugproduktion in Köln aufgegriffen und im September 2025 kommuniziert.

5.10 Transformationsplan

Die Ford-Werke GmbH und Ford in Europa als Geschäftseinheit haben es in den vergangenen Jahren nicht geschafft, nachhaltig profitabel zu sein. Durch die Umstrukturierungsmaßnahmen, die 2019 starteten, wurde ein neues Geschäftsmodell und eine neue, schlankere Organisationsstruktur eingeführt, durch die die Geschäftsbereiche PKW und Nutzfahrzeuge klarer voneinander abgegrenzt wurden. Dieses Geschäftsmodell wird auch global verfolgt und verfeinert, so dass nunmehr die Geschäftsbereiche Nutzfahrzeug (Ford Pro), klassische PKW (Ford Blue) und elektrische PKW (Model e) den Kern der Ford Motor Company bilden und weltweit fokussierter und schneller agiert werden kann.

Ford Model e und Ford Blue werden als eigenständige Geschäftsbereiche geführt, unterstützen sich aber auch gegenseitig. Der Geschäftsbereich Model e fokussiert sich auf die Entwicklung und Produktion von elektrischen PKW und wird somit zukünftig das Hauptgeschäft der Ford-Werke GmbH darstellen. Der sich beschleunigende Wandel in der Automobilbranche und die sich verschlechternde Wirtschaftslage erfordern eine weitere Senkung der Strukturkosten. Ford steht außerordentlichen gesamtwirtschaftlichen und geo-politischen Herausforderungen gegenüber.

Auf der einen Seite verschärft sich der Wettbewerb, u.a. durch den Eintritt verschiedener neuer Hersteller, insbesondere im Elektrofahrzeuggeschäft, auf der anderen Seite wird dieser Druck durch die regulatorischen Vorgaben der EU und die veränderten Kundenwünsche verstärkt.

Unter diesen Bedingungen unternimmt Ford entschlossene Schritte, um ein nachhaltig profitables Geschäft in Europa zu schaffen. Die neuen Fahrzeuge gestalten sich in der Herstellung weniger komplex und das wirkt sich auch auf die Struktur des Unternehmens sowie auf die Mitarbeitenden und die Kenntnisse und Fähigkeiten aus, die in Zukunft benötigt werden.

In diesem Rahmen wird die Fahrzeugproduktion in Saarlouis im November 2025 eingestellt. Zusätzlich zu dem in 2024 vereinbarten mit der IG Metall wurde ein Sozialtarifvertrag im September 2025 ein freiwilliges Abfindungsprogramm für 250 weitere Positionen verkündet.

Die Organisation in Europa soll weiter verschlankt werden. Neben den geplanten Wegfall der zweiten Schicht ab 2026 werden in Deutschland weitere 2.900 Stellen entfallen. Die Umsetzung der Pläne erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Sozialpartner und wurde im Juli 2025 verabschiedet. Die Zustimmung der IG Metall wurde nach einer Urabstimmung der organisierten Mitarbeitenden am 5. September 2025 bestätigt.

Neben dem geplanten Personalabbau wird ein hohes Augenmerk auf die Senkung der Materialkosten, effizientere Fertigung, rationalisierte Produktentwicklung, sowie effizienteres Marketing und einen optimierten Vertrieb gelegt.

5.11 Finanzierungs- und Liquiditätsrisiken

Wie unter dem Punkt Finanzlage beschrieben, besteht aufgrund der gekündigten Patronatserklärung ein grundsätzliches Liquiditätsrisiko. Die Liquidität wird insoweit intensiv überwacht und im Zweifel werden Gegenmaßnahmen ergriffen (beispielsweise durch Reduzierung, Produktion oder Investitionen). Aufgrund des Commitment Letters und des bestehenden Kreditrahmens über die FIC ist damit auch die Beobachtung der finanziellen Situation der Muttergesellschaft weiterhin essenziell zur Gewährleistung der Werthaltigkeit von Ausgleichsansprüchen.

Das Eigenkapital der Ford Motor Company lag zum Jahresende 2024 mit 44,9 Mrd. US-Dollar um 2,1 Mrd. US-Dollar über dem des Vorjahres.

Der Ford Motor Company Konzern erwirtschaftete im Jahr 2024 einen positiven Cashflow aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit von 15,4 Mrd. US-Dollar (Vorjahr 14,9 Mrd. USD). Die Netto-Liquidität (Flüssige Mittel zuzüglich Wertpapiere des Umlaufvermögens abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten) blieb im Vergleich zum Vorjahr stabil bei 14,2 Mrd. US-Dollar zum 31.12.2024.

Zum 30. Juni 2025 weist die Ford Motor Company eine Liquidität in Höhe von 28,4 Mrd. USD und eine Netto-Liquidität in Höhe von 9,7 Mrd. USD aus und erwirtschaftete in der ersten Jahreshälfte 2025 einen positiven Cashflow aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit von rund 10 Mrd. USD. Die Netto-Liquidität wurde durch Launchaufwendungen in der ersten Jahreshälfte stärker belastet.

Die Geschäftsführung der Ford-Werke GmbH überzeugt sich monatlich davon, dass der Liquiditätsbedarf der Ford-Werke GmbH gedeckt ist und auch im Rahmen der Liquiditätsplanung der Ford Motor Company angemessen berücksichtigt wird. Aufgrund der bestehenden Vereinbarung ist die Ford-Werke GmbH im Going Concern Zeitraum (Fortführung der Unternehmensführung) zwar weiterhin auf die Unterstützung der Ford Motor Company angewiesen, es werden aber keine bestandsgefährdenden Risiken gesehen.

5.12 Wesentliche Chancen

Neben den genannten Risiken werden durch Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen auch Chancen identifiziert. Neben der Gestaltung unserer Produkte und Dienstleistungen werden auch kontinuierliche Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Produktivitätsverbesserung einen wichtigen Beitrag zur Ergebnisoptimierung leisten.

Zentraler Bestandteil ist dabei die Elektrifizierung des PKW-Geschäftes. Dazu unterstreicht Ford sein Engagement für E-Mobilität durch den Ausbau der Produktionskapazitäten in Europa. Nach der Einführung des vollelektrischen Ford Explorer und dem Capri auf Basis der MEB-Plattform in 2024 in Köln, startete im Frühjahr 2025 die Produktion des vollelektrischen Puma Gen-E, sowie des E-Tourneo Courier aus Craiova. Im zweiten Quartal 2025 startete die „Go Electric“-Kampagne, mit deren Hilfe Ford den Kunden den Umstieg auf Elektromobilität erleichtern will. Im Zentrum der Kampagne stehen das Ford Power Promise für problemfreies Laden, sowie eine erweiterte Garantie auf die Hochspannungsbatterie. Hierbei wird auf den Erfahrungen mit den Services für Ford Pro Kunden aufgebaut. Flankiert wird das PKW-Angebot durch die importierten ikonischen Fahrzeuge wie den Bronco und Mustang.

Im Bereich Ford Pro wird Ford im Jahr 2025 auf allen seinen fünf Modelllinien mindestens ein elektrifiziertes Model anbieten. Komplettiert wird dieses Angebot durch die Einführung des E-Transit Couriers im Frühjahr 2025 sowie später im Jahr durch die Einführung des Ranger PHEV. Ford war 2024 bereits das zehnte Jahr in Folge europäischer Marktführer bei den leichten Nutzfahrzeugen, was zuvor noch keinem anderen Hersteller gelungen ist. Des Weiteren umfasst Ford Pro auch eine große Palette an intelligenten Lösungen und digitalen Services, die es Gewerbekunden ermöglichen, die Betriebszeit ihrer Fahrzeugflotten zu erhöhen, Kosten zu reduzieren und ihr Geschäft effizienter und produktiver zu machen.

Im Juni 2025 wurde zudem die neue Batterie-Fertigungsstätte in Köln in Betrieb genommen, um für die dort gefertigten Modelle Batterien mit hoher Qualität auf kurzen, effizienten Wegen zur Verfügung zu stellen. Durch das hochmoderne, digitalisierte Werk werden die Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Belegschaft kontinuierlich weiterentwickelt.

Während die Entwicklung der Batterietechnologie voranschreitet, wird auch der Ausbau der Infrastruktur von Bedeutung sein. Hier ist Ford mit anderen Fahrzeugherstellern im Rahmen des Joint Ventures Ionyx weiterhin aktiv. Die Elektromobilität hat großes Potenzial, die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, zu verändern und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Mit steigendem Verbraucherbewusstsein und Akzeptanz der Technologie, sowie der politischen Unterstützung wird die E-Mobilität wesentliche Chancen der Marktentwicklung bieten.

Darüber hinaus sehen wir weitere Chancen bei den strategischen Zukunftsfeldern Digitalisierung und Konnektivität, autonomes Fahren, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft, sowie Kundenbindung über erweiterte Services und Mobilitätsdienste.

6. Prognosebericht

Laut einer Studie des Internationalen Währungsfonds (IWF) erreichte die globale Inflation Ende 2022 ihren Höhepunkt mit 9,4% und sank im Jahresdurchschnitt 2023 auf 7,7%. Es wird erwartet, dass die Verbraucherpreisinflation global von 5,7% in 2024 auf 4,3% in 2025 und 3,6% in 2026 sinkt. In den höher entwickelten Volkswirtschaften liegt diese für 2024 bei 2,6%, wird für 2025 bei 2,5% und für 2026 bei 2,2% erwartet. Das globale Wirtschaftswachstum liegt 2024 bei 3,3%, soll aber in 2025 auf 2,8% fallen und in 2026 bei 3,0% liegen – eine Abwärtskorrektur gegenüber früheren Prognosen. Die Erwartungen des Wirtschaftswachstums liegen in der Eurozone nach 0,9% in 2024 bei 0,8% in 2025 und 1,2% in 2026. In Großbritannien lag das Wirtschaftswachstum 2024 bei 1,1% in 2024 und soll in 2025 auf dem selben Niveau bleiben, bevor es 2026 leicht auf 1,4% ansteigt. Damit liegen Großbritannien und die Eurozone unter dem globalen Durchschnitt.

Nichtsdestotrotz deutet die Entwicklung nach der Pandemie, insbesondere die Stabilisierung des globalen Wachstums in 2024 und die fortschreitende Disinflation, auf eine sanfte Landung der Weltwirtschaft hin. Diese Annahme wird jedoch durch neue Handelspolitiken und erhöhte Unsicherheit erheblich getrübt. Die Risiken für den Ausblick sind nun deutlich gestiegen, insbesondere durch eine eskalierende Handelspolitik und anhaltende Unsicherheit, die das globale Wachstum weiter dämpfen könnten.

Besonders hervorzuheben sind die weniger starken Nachwirkungen der Pandemie, insbesondere in Schwellenländern, was teilweise auf ein robustes Beschäftigungswachstum zurückzuführen ist. Die USA haben ihren vorpandemischen Wachstumstrend sogar übertroffen. Diese Entwicklungen sind ein Zeichen für günstige Angebotsbedingungen, darunter ein Rückgang der Energiepreisschocks und eine Erholung des Arbeitskräfteangebots.

Trotz dieser positiven Signale bleiben Herausforderungen bestehen. Die Inflationstrends sind zwar ermutigend, aber es gibt Anzeichen für eine anhaltend hohe Dienstleistungsinflation, die den Weg zu einem niedrigen Inflationsniveau gefährden könnte. Die globalen Perspektiven verbergen zudem starke Divergenzen zwischen den Ländern. Während die USA weiterhin gute wirtschaftliche Daten vorweisen kann, steht die Eurozone vor Herausforderungen durch eine noch verhaltene Binnennachfrage und die Nachwirkungen hoher Energiepreise. Mittelfristig bleiben die Wachstumsaussichten global eher schwach, beeinflusst durch Faktoren wie niedrigeres Produktivitätswachstum und zunehmende geo-ökonomische Fragmentierung.

Die jüngsten Zölle und die erhöhte Politikunsicherheit könnten das Konsumverhalten und die Nachfrage negativ beeinflussen. Die IWF-Prognose für das globale Handelswachstum wurde aufgrund dieser Störungen um 1,5 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Neben diesen Handelshemmnissen könnte es aufgrund gestiegener Nachfrage nach kritischen Mineralien für die Energiewende, insbesondere durch den steigenden Energiebedarf von KI-Technologien, Engpässe bei der Versorgung mit Rohstoffen zur Batterieherstellung geben. Es wird erwartet, dass die Auswirkungen der Konflikte in der Ukraine und im Nahen Osten sowie diverse Handelsstreitigkeiten zwischen globalen Handelspartnern und die fortlaufende Umstellung der Emissionsvorschriften weiterhin Auswirkungen auf das Geschäft von Ford in Europa haben werden. Die Aufgabe, die Akzeptanz von Kunden im Hinblick auf die fortschreitende Elektrifizierung zu steigern, bleibt herausfordernd. Die möglichen Auswirkungen auf Absatz und Kostenstruktur werden fortlaufend analysiert, um die Risiken einzuschätzen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Der Bedarf an Personenkraftwagen in den 20 europäischen Kernmärkten ist konstant und beläuft sich nach aktuellen Schätzungen auf 12,4 Mio. Fahrzeuge in 2025, was keine signifikante Änderung gegenüber 2024 (12,4 Mio.) bedeutet. Nach aktueller Einschätzung erwarten wir im Jahr 2026 einen leichten Anstieg der europäischen Automobilnachfrage (12,5 Mio.). Der Wettbewerbsdruck bei den elektrischen Fahrzeugen wird steigen, da dieses Segment zwar weiter wächst, aber nicht so stark wie ursprünglich erwartet, und zusätzlicher Druck durch neue chinesische Wettbewerber entsteht.

2024 wurden die geforderten CO₂-Flottengrenzwerte im PKW-Bereich in Europa, der Schweiz und in Großbritannien erreicht. Durch eine neue EU-Gesetzgebung wird die CO₂ Compliance zwischen 2025

und 2027 über einen längeren Zeitraum bewertet. Es ist geplant in diesem Zeitraum die geforderten CO₂ Richtlinien für den PKW-Flottenverbrauch in der EU einzuhalten.

Gerade bei den E-Fahrzeugen sehen wir Schwierigkeiten im Absatz, da trotz der geforderten CO₂ Richtlinien die Marktdaption in Europa langsamer voranschreitet als ursprünglich erwartet. Um die Produktion der Fahrzeuge möglichst effizient zu gestalten und dem prognostizierten Absatz anzupassen, wurde im September 2025 beschlossen, die Fahrzeugproduktion in Köln ab 2026 auf einen 1-Schicht Betrieb zu reduzieren.

Die weiteren Nicht-finanziellen Leistungsindikatoren Kundenzufriedenheit und Produktqualität werden weiterhin monatlich überwacht und die Reparaturdaten sowie Kundenfeedback fließen zur Verbesserung in unsere Produkte ein. Die Produktion neuer Produkte, vor allem die der elektrischen Fahrzeuge, sollte dadurch zielgerichtet verbessert werden, um Kosten zu reduzieren und Kundenwünsche gezielter ansprechen zu können. Im Bereich PKW liegt, Stand August 2025, die durchschnittliche Anzahl an Reparaturen pro Tausend Einheiten innerhalb der ersten 3 Betriebsmonate für 2025 bei 36,2 und damit unter dem Ziel von 31,2. Über ein Diagnosesystem werden die Haupttreiber für Reparaturfälle identifiziert und adressiert. Die Quality Net Promoter Scores für 2025 lagen leicht unter den Zielen. Die Ergebnisse können so regional runtergebrochen werden und Beanstandungen von den entsprechenden Teams adressiert werden.

Bei der PKW-Strategie entwickelt sich Ford in Europa derzeit von einer PKW-Volumenmarke zum Lifestyle-Anbieter, der sich ausdrücklich zu seiner amerikanischen Herkunft bekennt. Als größter verbliebener amerikanischer Hersteller auf europäischem Boden wird diese Herkunft zukünftig stärker betont. Die Marke soll mit dem positiv amerikanisch konnotierten Motto „Adventurous Spirit – Lust am Abenteuer“ künftig pointierter auftreten und setzt dabei auf Werte wie Freiheit, Abenteuer und Outdoor-Erlebnisse sowie auf hochemotionale, ikonische Fahrzeuge wie den Mustang oder den Bronco.

Trotz der genannten potenziell adversen externen Einflüsse erwarten wir aufgrund der verbesserten Kostenstruktur durch die Restrukturierungsmaßnahmen und insbesondere durch das Fortbestehen bzw. die Weiterentwicklung der bestehenden Verrechnungspreisvereinbarung und die Anpassung unserer konzerninternen Finanzstrukturen eine Verbesserung des Ergebnisses.

Für das Geschäft der Ford-Werke GmbH erwarten wir im Jahr 2025 Umsatzerlöse auf Vorjahresniveau und ein leicht positives Jahresergebnis (Ergebnis vor Steuern). Ab dem Jahr 2026 erwarten wir durchgehend positive Jahresergebnisse. Hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Liquidität anhand der noch zur Verfügung stehenden Intercompany Kreditlinien erwarten wir zum 31.12.2025 2,6 Mrd. € und zum 31.12.2026 2,4 Mrd. €.

Im Zuge einer Anpassung der konzerninternen Geschäftsabläufe und der damit verbundenen finanziellen Verantwortlichkeiten wird die Ergebnisverantwortung für das europäische PKW-Geschäft künftig zentral bei der Ford Motor Company liegen, und somit wird diese die entsprechenden Risiken und Chancen aus dem operativen Geschäft sowie den anstehenden Restrukturierungsmaßnahmen tragen. Die Ford-Werke GmbH wird sich dementsprechend auf ihre Kernkompetenzen in der Produktion von PKWs in Europa und als Vertriebsgesellschaft für PKWs in Europa konzentrieren. Für diese Leistungen wird die Ford-Werke GmbH eine angemessene Vergütung erhalten. Zusätzlich wird es eine fixe Vergütung für den Vertrieb von Nutzfahrzeugen in Deutschland geben.

Durch die bis Ende 2026 im Commitment Letter avisierte bessere Ausgestaltung des Eigenkapitals werden auch die gegenläufigen negativen Finanzierungskosten im Rahmen der Konzernfinanzierung minimiert werden. Aufgrund dieser Gegebenheiten kann dauerhaft mit einem stabil positiven Jahresergebnis der Ford-Werke GmbH gerechnet werden.

Ford hat in Europa die deutsche Produktentwicklung in die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG überführt. Diese strukturelle Veränderung ermöglicht es, durch die neue protektionistische Steuergesetzgebung in den USA bedingte, negative US-Steuereffekte zu vermeiden und die Produktentwicklung für Ford in Deutschland wettbewerbsfähig zu halten.

Aufgrund der Einbindung der Ford-Werke GmbH in den Ford Motor Company Konzern sind die Ford-Werke auch zukünftig im Rahmen des Verrechnungspreismodells abhängig von der Finanzierung und Unterstützung des Ford Motor Company Konzerns und dessen wirtschaftlicher Entwicklung.

Naturgemäß enthält der Prognosebericht zukunftsbezogene Aussagen über erwartete Entwicklungen, die einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen sind. Sollten diese Unsicherheitsfaktoren eintreten, können die tatsächlich eintretenden Ergebnisse von den hier – auch implizit – formulierten Aussagen und Ergebnissen abweichen.

7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die unter dem Punkt Transformationsplan beschriebene im Sommer 2025 verkündete Reorganisation in Europa, betrifft in Deutschland den Wegfall von 2.900 Stellen und eine damit verbundene Verbesserung der Strukturkosten der Ford-Werke GmbH. Nachdem die Zustimmung der in der IG Metall organisierten Mitarbeitenden am 5. September 2025 festgestellt wurde, ist die Konsultationsphase am 15. September 2025 gestartet und die Umsetzung soll bis 2027 beendet sein.

Zusätzlich wurde ein weiteres freiwilliges Abfindungsprogramm für 250 Mitarbeiter in Saarlouis aufgelegt. Am 16. September 2025 wurden weitere Personalkürzungen in einer Größenordnung von 1000 Mitarbeitern in der Kölner Fahrzeugproduktion angekündigt, um die Produktionskapazität der Nachfrage anzupassen.

Unter der aktuell bestehenden Verrechnungspreisvereinbarung würde davon der größte Teil von der Ford Motor Company getragen. Der finanziell verbleibende Effekt, der von der Ford-Werke GmbH zu tragen ist, läge bis 2027 bei etwa € 0,1 Milliarden.

Neben dem geplanten Personalabbau wird ein hohes Augenmerk auf die Senkung der Materialkosten, effizientere Fertigung, rationalisierte Produktentwicklung, sowie effizienteres Marketing und einen optimierten Vertrieb gelegt.

8. Zusammenfassung

Durch den Jahresüberschuss im Jahr 2024 hat sich die Eigenkapitalsituation der Ford-Werke GmbH um 1.044,2 Mio. € verbessert. Die Gesellschaft ist durch den Commitment Letter und die Anpassung unserer konzerninternen Finanzstrukturen weiterhin auf die Unterstützung der obersten Konzernmutter Ford Motor Company angewiesen. Eine erfolgreiche Umsetzung des Transformationsplans und die damit verbundenen niedrigeren Strukturkosten, sowie eine an den Markt angepasste Elektrifizierungsstrategie mit neuen Produkten in Verbindung mit attraktiven Weiterentwicklungen der bestehenden Produkte mit Hybrid- und Verbrennerantrieben, sollte das Ergebnis des PKW-Geschäftes in Europa in den kommenden Jahren verbessern. Durch das 2019 eingeführte Verrechnungspreismodell, welches der Ford-Werke GmbH eine festgelegte Vergütung für die Produktion und den Vertrieb von PKW in Europa garantiert, einer Verbesserung der konzerninternen Finanzierung (günstigere Zinskonditionen) und der Anpassung der konzerninternen Geschäftsabläufe soll sich auch die Eigenkapitalsituation langfristig verbessern.

Nach den uns heute vorliegenden Erkenntnissen, insbesondere auch vor dem Hintergrund des seitens der Ford Motor Company, Dearborn, Michigan, USA zugunsten der Ford-Werke GmbH, Köln, gegebenen Commitment Letters zur Sanierung der Ford-Werke GmbH, der Anpassungen der konzerninternen Geschäftsabläufe und Finanzstrukturen, sowie der beschriebenen stabilen und gesunden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Ford Motor Company sehen wir keine fundierten Anhaltspunkte, die gegen die Annahme der Unternehmensfortführung sprechen.

Köln, den 26. September 2025

Ford-Werke GmbH, Köln

Die Geschäftsführung

Dave Johnston

Marcus Wassenberg

Das Wichtigste in Zahlen

	2024	2023
Eigenproduktion (Einheiten)	146.236	186.215
Auftragsfertigung (Einheiten)	270.947	333.896
Absatz		
Inland	152.613	161.673
Export	345.796	452.728
Gesamtabsatz	498.409	614.401
Anteil an den Neuzulassungen in Deutschland		
PKW	3,0%	3,6%
Leichte NKW	17,9%	16,7%
Mittlere NKW	17,7%	15,7%
Finanzdaten (Millionen Euro)		
Umsatzerlöse - Aufteilung nach Märkten		
Deutschland	6.342,9	4.643,1
Europa	8.870,3	10.670,5
Nordamerika	1.257,3	1.841,5
Sonstige Märkte	651,8	669,9
Umsatzerlöse - Gesamt	17.122,3	17.825,0
Jahresfehlbetrag	1.044,2	(126,0)
Ausschüttung	--	--
Eigenkapital	(7.959,2)	(9.003,5)
Bilanzsumme	14.437,9	14.410,8
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	747,0	(30,3)
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	(177,7)	(440,3)
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	(542,6)	409,4
Verschmelzungsbedingter Zufluss von Zahlungsmitteln	10,4	--
Gesamtveränderung des Finanzmittelbestandes	37,1	(61,2)
Materialaufwand	13.054,4	14.882,0
Personalaufwand	1.696,8	1.698,3
Finanzkennzahlen		
-		
Bruttomarge	9,7 %	3,9 %
Umsatzrendite	6,1 %	(0,7)%
Eigenkapitalquote	(55,1)%	(62,5)%
Belegschaft (Jahresende)	16.879	18.405

Ford Neuzulassungen und Marktanteile in Deutschland

	2024		2023		Veränderung	
	Neuzul.	Marktant. in %	Neuzul.	Marktant. in %	Neuzul.	Marktant. % Punkte
PKW Industrie	2.659.140		2.694.978			
Fiesta	412	0,0	13.937	0,5	(13.525)	(0,5)
Puma	18.388	0,7	21.447	0,8	(3.059)	(0,1)
EcoSport	10	0,0	2.273	0,1	(2.263)	(0,1)
Focus	21.900	0,8	25.123	0,9	(3.223)	(0,1)
Kuga	21.386	0,8	22.267	0,8	(881)	(0,0)
Mustang	1.441	0,1	1.419	0,1	22	0,0
Mondeo	-	-	45	0,0	(45)	(0,0)
S-MAX	66	0,0	2.122	0,1	(2.056)	(0,1)
Galaxy	21	0,0	867	0,0	(846)	(0,0)
Explorer PHEV	634	0,0	336	-	298	0,0
Bronco	391	0,0	-	-	391	0,0
Mach-E	2.049	0,1	3.714	0,1	(1.665)	(0,1)
Explorer BEV	2.896	0,1	-	-	2.896	0,1
Capri	483	0,0	-	-	483	0,0
Tourneo (Courier)	2.825	0,1	14	0,0	2.811	0,1
Tourneo (Connect)	5.888	0,2	2.822	0,1	3.066	0,1
Sonstige PKW	31	0,0	133	0,0	(102)	(0,0)
Pkw	78.821	3,0	96.519	3,6	(17.698)	(0,6)
Leichte NFZ Industrie	48.842		52.524			
Transit (Courier)	3.879	7,9	2.892	5,5	987	2,4
Transit (Connect)	4.851	9,9	5.875	11,2	(1.024)	(1,3)
Sonstige	-	-	-	-	-	-
Leichte NFZ	8.730	17,9	8.767	16,7	(37)	1,2
Mittlere NFZ Industrie	399.443		361.778			
Ranger	13.179	3,3	10.916	3,0	2.263	0,3
Transit	27.541	6,9	24.544	6,8	2.997	0,1
Transit (Custom)	29.535	7,4	21.159	5,8	8.376	1,5
Sonstige NFZ	382	0,1	-	-	382	0,1
Mittlere NFZ	70.637	17,7	56.619	15,7	14.018	2,0
Fahrzeugindustrie						
Gesamt	3.192.203		3.203.750		(11.547)	0%
Ford						
Gesamtzulassungen D	158.188	5,0	161.905	5,1	(3.717)	(0,1)

Ford Pkw-Neuzulassungen und Marktanteile in den 20 europäischen Kernmärkten

	2024		2023		Veränderung	
	Neuzul.	Marktanteil. in %	Neuzul.	Marktanteil. in %	Neuzul.	Marktanteil. %-Punkte
Deutschland	78.821	3,0%	96.183	3,6%	(17.362)	(0,6)%
Großbritannien	106.651	5,5%	141.669	7,5%	(35.018)	(2,0)%
Italien	67.429	4,3%	80.872	5,1%	(13.443)	(0,8)%
Frankreich	41.749	2,4%	51.940	2,9%	(10.191)	(0,5)%
Spanien	28.916	2,8%	32.006	3,3%	(3.090)	(0,6)%
Belgien	12.841	2,6%	17.602	3,4%	(4.761)	(0,8)%
Niederlande	13.027	3,5%	13.007	3,6%	20	(0,1)%
Polen	12.467	2,3%	9.848	2,1%	2.619	0,2%
Dänemark	5.593	3,1%	7.385	4,2%	(1.792)	(1,1)%
Schweden	3.802	1,4%	5.852	2,1%	(2.050)	(0,6)%
Österreich	6.139	2,5%	8.123	3,5%	(1.984)	(1,0)%
Schweiz	6.881	2,9%	9.437	3,8%	(2.556)	(0,9)%
Portugal	4.542	2,2%	5.849	3,0%	(1.307)	(0,8)%
Tschechische Republik	5.193	2,3%	4.473	2,1%	720	0,2%
Norwegen	3.342	2,6%	4.460	3,6%	(1.118)	(1,0)%
Irland	4.349	3,6%	6.047	5,0%	(1.698)	(1,4)%
Finnland	2.101	2,9%	2.399	2,8%	(298)	0,1%
Griechenland	3.129	2,3%	4.499	3,4%	(1.370)	(1,1)%
Ungarn	4.871	4,1%	3.310	3,2%	1.561	0,9%
Rumänien	6.121	4,1%	6.100	4,3%	21	(0,2)%
Total	417.964	3,4%	511.061	4,1%	(93.097)	(0,8)%

Verkäufe der Ford-Werke GmbH

	2024	2023	Veränderung in %	
Aufriß nach Modellen				
Fiesta	1.363	66.287	(64.924)	(97,9)
Ecosport	39	649	(610)	(94,0)
Puma	158.828	175.854	(17.026)	(9,7)
Focus	100.388	122.720	(22.332)	(18,2)
F-Series	575	1.626	(1.051)	(64,6)
Kuga	104.902	143.231	(38.329)	(26,8)
Mustang	3.020	2.455	565	23,0
Mach-E	14.387	21.611	(7.224)	(33,4)
Explorer BEV	19.426	-	19.426	-
Capri	3.775	-	3.775	-
Mondeo	33	518	(485)	(93,6)
S-MAX	255	3.891	(3.636)	(93,4)
Galaxy	185	2.602	(2.417)	(92,9)
Transit/Tourneo Courier	9.160	2.558	6.602	258,1
Transit/Tourneo Connect	10.645	7.608	3.037	39,9
Transit	55.100	48.440	6.660	13,7
Ranger	14.633	12.094	2.539	21,0
Explorer PHEV / Edge	1.046	1.178	(132)	(11,2)
Ford GT	-	35	(35)	(100,0)
Bronco	649	1.044	(395)	(37,8)
Verkäufe Gesamt	498.409	614.401	(115.992)	(18,9)

Verkäufe der Ford-Werke GmbH

	2024	2023	Veränderung in %	
Aufriß nach Ländern				
Deutschland	152.613	161.673	(9.060)	(5,6)
Großbritannien	107.646	133.403	(25.757)	(19,3)
Italien	55.475	80.879	(25.404)	(31,4)
Frankreich	40.089	55.350	(15.261)	(27,6)
Spanien	25.711	33.253	(7.542)	(22,7)
Niederlande	12.908	8.907	4.001	44,9
Belgien	11.506	17.008	(5.502)	(32,3)
Polen	12.087	7.915	4.172	52,7
Österreich	4.896	7.663	(2.767)	(36,1)
Dänemark	5.721	8.295	(2.574)	(31,0)
Irland	3.965	5.600	(1.635)	(29,2)
Tschechische Republik	4.854	4.011	843	21,0
Schweiz	5.161	8.745	(3.584)	(41,0)
Schweden	3.448	7.114	(3.666)	(51,5)
Finnland	2.124	2.413	(289)	(12,0)
Norwegen	4.132	4.513	(381)	(8,4)
Portugal	4.495	5.382	(887)	(16,5)
Ungarn	4.835	2.980	1.855	62,2
Rumänien	5.974	5.403	571	10,6
Griechenland	3.056	4.464	(1.408)	(31,5)
Sonstige Europa	6.950	7.693	(743)	(9,7)
Türkei	17.526	29.676	(12.150)	(40,9)
Sonstige ausserhalb Europa	3.237	12.061	(8.824)	(73,2)
Summe Exporte	345.796	452.728	(106.932)	(23,6)
Verkäufe Gesamt	498.409	614.401	(115.992)	(18,9)
Exportquote (in %)	69,4%	73,7%	(4,3) %	Punkte

Finanzkennzahlen - Details

		2024	2023
Umsatzrentabilität (Return on Sales)			
Umsatzerlöse	Euro Mio	17.122,3	17.825,0
Jahresüberschuss	Euro Mio	1.044,2	(126,0)
Umsatzrendite	Prozent	6,1 %	(0,7)%
Bruttomarge			
Umsatzerlöse	Euro Mio	17.122,3	17.825,0
Bruttoergebnis	Euro Mio	1.663,9	699,6
Bruttomarge	Prozent	9,7 %	3,9 %
Eigenkapitalquote			
Eigenkapital	Euro Mio	(7.959,2)	(9.003,5)
Bilanzsumme	Euro Mio	14.437,9	14.410,8
Eigenkapitalquote	Prozent	(55,1)%	(62,5)%
Operatives Ergebnis (Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)			
Jahresfehlbetrag	Euro Mio	1.044,2	(126,0)
Steuern vom Einkommen und Ertrag + Sonstige Steuern	Euro Mio	(36,1)	(0,9)
Ergebnis vor Steuern	Euro Mio	1.080,3	(125,1)

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024**

Bilanz der Ford-Werke GmbH, Köln
zum 31. Dezember 2024

Aktiva

	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
		Mio €	Mio €
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	24,5	27,0
II. Sachanlagen	(3)	1.950,3	1.988,2
III. Finanzanlagen	(4)	45,1	237,2
		2.019,9	2.252,4
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte	(5)		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		171,8	73,7
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen		194,0	97,8
3. Fertige Erzeugnisse und Waren		1.290,3	998,4
4. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte		114,8	10,6
5. Schadstoffemissionsrechte		77,1	9,9
		1.848,0	1.190,4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		245,6	124,5
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		2.066,1	1.629,0
3. Sonstige Vermögensgegenstände		216,2	170,6
		2.527,9	1.924,1
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(7)	65,2	28,1
		4.441,1	3.142,6
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(8)	17,8	12,3
D. Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag		7.959,2	9.003,5
Gesamt Aktiva		14.437,9	14.410,8

Bilanz der Ford-Werke GmbH, Köln

zum 31. Dezember 2024

Passiva

	Anhang	31.12.2024	31.12.2023
		Mio €	Mio €
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	(9)	368,1	368,1
II. Kapitalrücklage	(10)	2.961,3	2.961,3
III. Gewinnrücklagen			
Andere Gewinnrücklagen		193,0	193,0
IV. Verlustvortrag		-12.525,9	-12.399,9
V. Jahresüberschuss/-fehlbetrag	(11)	1.044,2	-126,0
Davon nicht durch Eigenkapital gedeckt		7.959,2	9.003,5
		0,0	0,0
B. Sonderposten			
für unentgeltlich ausgegebene Schadstoffemissionsrechte		2,1	3,3
C. Rückstellungen	(12)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		3.379,8	4.220,4
2. Steuerrückstellungen		63,7	27,5
3. Sonstige Rückstellungen		3.120,8	2.372,6
		6.564,3	6.620,5
D. Verbindlichkeiten	(13)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.338,8	1.255,5
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		6.195,0	6.259,5
3. Sonstige Verbindlichkeiten		117,0	62,8
		7.650,8	7.577,8
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(14)	220,7	209,2
Gesamt Passiva		14.437,9	14.410,8

Haftungsverhältnisse
Sonstige finanzielle Verpflichtungen
Fremdwährungsumrechnung
Derivative Finanzinstrumente

Anhang
(15)
(16)
(17)
(18)

Gewinn- und Verlustrechnung der Ford-Werke GmbH, Köln

1. Januar - 31. Dezember 2024

	Anhang	2024 Mio €	2023 Mio €
1. Umsatzerlöse	(19)	17.122,3	17.825,0
2. Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(20)	-15.458,4	-17.125,4
3. Bruttoergebnis vom Umsatz		1.663,9	699,6
4. Vertriebskosten	(21)	-848,5	-779,1
5. Allgemeine Verwaltungskosten	(22)	-333,7	-457,2
6. Sonstige betriebliche Erträge	(23)	1.299,5	1.221,7
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(24)	-1.031,6	-820,6
8. Finanzergebnis	(25)	330,6	10,5
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(26)	-32,9	2,4
10. Ergebnis nach Steuern		1.047,4	-122,7
11. Sonstige Steuern	(27)	-3,2	-3,3
12. Jahresüberschuss/ -fehlbetrag		1.044,2	-126,0

Angaben bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens

gem. § 285 Nr. 8 HGB

(28)

Nachtragsbericht gem. § 285 Nr. 33 HGB

(29)

Honorare des Abschlussprüfers

(30)

Bezüge von Aufsichtsrat und Geschäftsführung

(31)

Konzernkreis

(32)

ANHANG der Ford-Werke GmbH, Köln

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Die Ford-Werke GmbH, Köln, ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB. Die Gesellschaft ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichtes Köln, Abteilung B unter der Nummer 54183.

Der Jahresabschluss ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften für Kapitalgesellschaften, insbesondere unter Beachtung des § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB (Fortführung der Unternehmenstätigkeit) und den Regeln des GmbH - Gesetzes aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wendet die Gesellschaft das Umsatzkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 3 HGB an. Der Jahresabschluss wurde in Millionen Euro aufgestellt. Bei Aufstellung des Jahresabschlusses wurde kaufmännisch gerundet, so dass aus rechentechnischen Gründen Rundungsdifferenzen von +/- einer Einheit auftreten können.

Gesetzlich in der Bilanz oder Gewinn- und Verlustrechnung vorgeschriebene davon-Vermerke nach §§ 265 ff. HGB sind, ebenso wie wahlweise in der Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung anzubringende Vermerke, aus Gründen der Klarheit im Anhang angegeben.

Vorgenommene Anpassungen an die allgemeinen gesetzlichen Gliederungsvorgaben für die Bilanz und GuV nach §§ 266 bzw. 275 HGB werden im Anhang dargestellt bzw. erläutert.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden, soweit nicht anders angegeben, beibehalten.

Entgeltlich von Dritten erworbene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten aktiviert und ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear, im Zugangsjahr zeitanteilig, abgeschrieben. Dabei werden entgeltlich erworbene EDV-Programme über eine betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von acht Jahren abgeschrieben. Eine Ausnahme bilden EDV-Programme mit Anschaffungskosten unter 800 €; diese werden sofort in voller Höhe aufwandswirksam erfasst, es sei denn, sie werden bei Anschaffungskosten zwischen 250 € und 1.000 € in einem Sammelposten erfasst und über 5 Jahre abgeschrieben.

Soweit die beizulegenden Werte einzelner immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgte zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um Zuschüsse und Abschreibungen. Bei den selbst erstellten Vermögensgegenständen des Anlagevermögens enthalten die Herstellungskosten neben den direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten auch angemessene Teile der notwendigen Fertigungsgemeinkosten und der anteiligen Betriebsverwaltungskosten, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Zinsen für Fremdkapital wurden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die Abschreibung von Gebäuden sowie von allen übrigen unbeweglichen Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens erfolgt linear über eine betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von 33 Jahren.

Die Abschreibungszeiträume für das Sachanlagevermögen orientieren sich an der wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Dabei werden technische Anlagen und Maschinen über eine betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von 14,5 Jahren abgeschrieben. Der Abschreibungszeitraum für Spezialwerkzeuge

richtet sich nach der tatsächlichen Nutzungsdauer und beträgt durchschnittlich sieben Jahre. Zeitpunkt der ersten Abschreibung ist der Produktionsanlauf.

Für die beweglichen Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens wurde generell die lineare Abschreibungsmethode angewandt. Für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit Anschaffungskosten zwischen 250 € und 1.000 € wird ein Sammelposten gebildet, der über 5 Jahre abgeschrieben wird.

Soweit die beizulegenden Werte einzelner Vermögensgegenstände ihren Buchwert unterschreiten, werden zusätzlich außerplanmäßige Abschreibungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung vorgenommen.

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie übrige Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten oder (bei voraussichtlich dauernder Wertminderung) mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert.

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag bewertet. Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt nach dem FIFO-Verfahren oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die unfertigen und fertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten oder niedrigeren Zeitwerten bewertet. Die Herstellungskosten umfassen die nach § 255 Abs. 2 HGB aktivierungspflichtigen Bestandteile. Verwaltungs- und Sozialkosten wurden in zulässigem Umfang aktiviert. Waren werden mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert ausgewiesen. Die geleisteten Anzahlungen werden zum Nennwert angesetzt.

Schadstoffemissionsrechte werden in Höhe des Zeitwertes angesetzt. Zugekaufte Emissionsrechte werden zu Anschaffungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert bzw. mit dem am Bilanzstichtag beizulegenden niedrigeren Wert angesetzt. Bei Forderungen, deren Einbringlichkeit mit erkennbaren Risiken behaftet ist, werden angemessene Wertabschläge vorgenommen; uneinbringliche Forderungen werden abgeschrieben. Zur Abdeckung des allgemeinen Kreditrisikos wird eine Pauschalwertberichtigung vorgenommen.

Erworbenene Devisen- und Warenaptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Die flüssigen Mittel sind zum Nennwert am Bilanzstichtag angesetzt.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten sind Auszahlungen vor dem Abschlussstichtag angesetzt, soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach diesem Zeitpunkt darstellen.

Das gezeichnete Kapital wird zum Nennwert bilanziert.

Der Sonderposten für die unentgeltliche Ausgabe von Emissionsrechten ist in Höhe des Zeitwertes der unentgeltlich erworbenen Emissionsberechtigungen gebildet worden.

Die Grundsätze der Bewertung der Pensionsrückstellungen sowie der Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden in Abschnitt (12) erläutert.

Die Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden

durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst. Die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten Schadensverlaufs bei den ausgelieferten Fahrzeugen gebildet.

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Als passive Rechnungsabgrenzungsposten wurden Einnahmen vor dem Bilanzstichtag angesetzt soweit sie Erträge in Folgeperioden darstellen.

Die Verschmelzung mit der Ford Transmissions GmbH auf Basis des Verschmelzungsvertrages vom 8. Juli 2024 ist im Handelsregister am 30. August 2024 eingetragen worden. Gemäß § 24 UmwG wurden die Vermögenswerte und Schulden der Ford Transmissions GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2024 übernommen (Buchwertfortführung).

Mit Ausgliederungsvertrag vom 3. Juni 2024 hat die Ford-Werke GmbH ihren deutschen Entwicklungsbereich in die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG rückwirkend zum Spaltungsstichtag 1. Januar 2024 eingebracht. Durch die Einbringung der übertragenen Vermögenswerte und Schulden ergab sich bei der Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG ein Festkapital von 247.601.000 €. Mit Vertrag vom 2. Juli 2024 hat die Ford-Werke GmbH diese Kapitalanteile an die Ford Nederland B.V. veräußert und ist nun Komplementärin mit 0% Kapitalanteil.

Aufgrund der Verschmelzung sowie der Ausgliederung sind die Vorjahreszahlen nur eingeschränkt vergleichbar; sofern für die Vergleichbarkeit relevant, wurde im Rahmen der Kommentierung zu den einzelnen Posten der entsprechende Effekt dargestellt.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Zur Darstellung der Entwicklung des Anlagevermögens wird auf das Anlagengitter verwiesen.

(2) Immaterielle Vermögensgegenstände

Hierunter wurde Anwender-Software erfasst, soweit diese von Dritten entgeltlich erworben wurde.

(3) Sachanlagen

Der Nettobuchwert des Sachanlagevermögens sank im Vorjahresvergleich um 37,9 Mio. € auf 1.950,3 Mio. €.

Die Investitionen betrugen 481,5 Mio. € (Vorjahr 518,1 Mio. €) und betreffen im Wesentlichen Investitionen in Anlagen für die Produktion des Explorer und des Capri am Standort Köln.

Infolge der Verschmelzung mit der Ford Transmissions GmbH sind Sachanlagen mit einem Nettobuchwert von rund 44,3 Mio. € per 1. Januar 2024 zugegangen.

Aufgrund der Ausgliederung des Entwicklungsbereiches der Ford-Werke GmbH in die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG sind Sachanlagen mit einem Restbuchwert von 134,2 Mio. € per 1. Januar 2024 abgegangen.

Die Effekte aus Verschmelzung und Ausgliederung auf das Anlagevermögen sind darüber hinaus auch separat im Anlagengitter dargestellt.

(4) Finanzanlagen / Anteilsbesitz

Name und Sitz der Unternehmen	31.12.2024			31.12.2023		
	Anteil am Eigen- kapital	Eigen- kapital	Ergebnis (ggf. vor Ergebnis- abführg.)	Anteil am Eigen- kapital	Eigen- kapital	Ergebnis (ggf. vor Ergebnis- abführg.)
	%	Mio. €	Mio. €	%	Mio. €	Mio. €
Verbundene Unternehmen						
Cotarko GmbH, Köln ¹⁾	100,0	50,0	0,9	100,0	50,0	-7,7
Automotive Industry Support GmbH, Köln ¹⁾	100,0	0,0	3,6	100,0	0,0	-25,2
Ford Motor Company (Austria) GmbH, Wien, Österreich ²⁾	100,0	9,3	4,3	100,0	12,7	5,4
Ford Transmissions GmbH, Köln ^{1, 3)}	—	—	—	100,0	200,0	45,5
Ford Produktentwicklung GmbH & Co KG (*)	—	247,6	-10,9	0,0	0,0	0,0
Transmissions International Holding GmbH, Köln (*)	50,0	5,7	5,6	50,0	62,8	0,1
GETRAG FORD Transmissions Slovakia s.r.o., Kechnec, Slowakei (liquidiert) ⁴⁾	—	—	—	50,0	16,1	—
Transmissions International India Private Limited, Gujarat, Indien (in Liquidation) (**) ⁵⁾	49,99	0,0	0,0	49,99	20,8	-1,0
GETRAG Americas GmbH, Schaffhausen, Schweiz ⁴⁾	25,0	9,1	5,7	25,0	22,2	9,5
GETRAG Transmission Manufacturing de Mexico S.A. de C.V., Irapuatu, Mexiko (in Liquidation) ⁴⁾	25,0	0,0	0,0	25,0	0,3	—
(*) Zahlen aus dem vorläufigen Jahresabschluss 2024						
(**) Zahlen aus dem Jahresabschluss zum 31.März 2024						
1) Gesellschaft mit einem Ergebnisabführungsvertrag mit der Ford-Werke GmbH						
2) Es besteht eine zugunsten der Ford Motor Company (Austria) GmbH ausgestellte Patronatserklärung der Ford-Werke GmbH.						
3) Die Gesellschaft ist mit Eintragung in das Handelsregister am 30.08.2024 rückwirkend zum 01.01.2024 auf die Ford-Werke GmbH verschmolzen worden.						
4) Mittelbarer Beteiligungsanteil						
5) Vorwiegend mittelbarer Beteiligungsanteil; die Ford-Werke GmbH hält einen Anteil an der Gesellschaft direkt (0,00000037%)						

(5) Vorräte

Die Vorräte setzten sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2024	31.12.2023
	Buchwert	Buchwert
	Mio. €	Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	171,8	73,7
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	194,0	97,8
Fertige Erzeugnisse, Waren	1.290,3	998,4
Geleistete Anzahlungen auf Vorräte	114,8	10,6
Emissionsrechte	77,1	9,9
Gesamt	1.848,0	1.190,4

Bezogene Vorprodukte, sofern sie für die Produktion bestimmt sind, werden unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfasst. Bezogene Vorprodukte, die für den Weiterverkauf bestimmt sind, werden unter den Fertigen Erzeugnissen und Waren ausgewiesen.

Für die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurde die FIFO-Verbrauchsmethode angewandt. Im Vergleich zur Bewertung zu gleitenden Durchschnittspreisen ergibt sich ein positiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 34,4 Mio. €.

Die allgemeinen Risiken in den Vorräten wurden durch Abschläge für niedrigere Marktpreise und mangelnde Verwertbarkeit angemessen berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden Wertberichtigungen in Höhe von 71,2 Mio. € vorgenommen.

(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	245,6	124,5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.066,1	1.629,0
davon aus Lieferungen und Leistungen	2.065,9	1.627,7
davon gegen Gesellschafter	0,0	0,0
davon gegen Tochtergesellschaften	17,5	51,8
davon sonstige Vermögensgegenstände (Darlehen)	0,2	1,3
Sonstige Vermögensgegenstände	216,2	170,6
Gesamt	2.527,9	1.924,1

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestanden überwiegend in Euro und sind innerhalb eines Jahres fällig.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen aus Lieferungen und Leistungen resultierten neben der Forderung aus dem Profit Split im Rahmen der Verrechnungspreis-Systematik außerdem aus Lieferungen von Fahrzeugen, Aggregaten, Ersatzteilen und Spezialwerkzeugen sowie aus Dienstleistungen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestanden überwiegend in Euro und in geringerem Umfang in Britischen Pfund. Sie sind innerhalb eines Jahres fällig.

Der Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände resultiert im Wesentlichen auch aus gestiegenen, kurzfristig fälligen Vorsteuererstattungsansprüchen gegen ausländische Finanzbehörden.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind zudem debitorische Kreditoren in Höhe von 15,0 Mio. € enthalten.

Die Forderungen sind innerhalb eines Jahres fällig.

(7) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Dieser Posten beinhaltet Guthaben bei Kreditinstituten und Kassenbestände.

(8) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält Vorauszahlungen an Lieferanten sowie Vorauszahlungen, die im Rahmen von Verkaufsförderungs- und Werbemaßnahmen geleistet wurden. Darüber hinaus werden in dem Posten Vorauszahlungen für Versicherungsschutz ausgewiesen.

(9) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Ford-Werke GmbH beträgt unverändert 368,1 Mio. €.

Alleinige Gesellschafterin ist die Ford Nederland B.V., Amsterdam, Niederlande.

(10) Kapital- und Gewinnrücklage

Die Höhe der Kapitalrücklage (nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB) und der anderen Gewinnrücklagen blieben im Vorjahresvergleich betragsmäßig unverändert.

(11) Jahresüberschuss

Der Jahresüberschuss in Höhe von 1.044,2 Mio. € (Vorjahr Jahresfehlbetrag in Höhe von 126,0 Mio. €) wird auf neue Rechnung vorgetragen und mit dem Verlustvortrag verrechnet. Insgesamt ergibt sich ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von 7.959,2 Mio. € (VJ 9.003,5 Mio. €).

(12) Rückstellungen

Rückstellungen für **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der basierend auf unternehmensspezifischen Daten modifizierten Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck bewertet.

Ferner finden die Grundsätze des IDW RH FAB 1.021 bei der Bewertung der Rückstellungen für einzelne rückgedeckte Direktzusagen sowie bei der im Anhang auszuweisenden Unterdeckung für rückgedeckte mittelbare Verpflichtungen Anwendung.

Bei den leistungskongruent rückgedeckten Direktzusagen wird die Verpflichtung unter Berücksichtigung des Aktivprimats in Höhe des Aktivwertes der Rückdeckungsversicherung angesetzt.

Die Höhe der Unterdeckung der mittelbaren Verpflichtungen wurde unter Zugrundelegung des Passivprimats mithilfe des zahlungsstrombasierten Verfahrens sowie unter Anwendung handelsbilanzieller Bewertungsparameter ermittelt.

Bei der Berechnung werden jährliche Entgeltsteigerungen von 3,0 % p. a. und Rentensteigerungen von 2,0 % p.a. angenommen und eine Ford-spezifische Fluktuation unterstellt.

Der Rechnungszins beträgt 1,90 % (VJ 1,82 %) und entspricht dem von der Deutschen Bundesbank gemäß § 253 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2024 veröffentlichten Zinssatz bei einer durchschnittlichen mittleren Restlaufzeit von 15 Jahren.

Der Rechnungszins beruht auf dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre.

Der für die Vergleichsberechnung gem. § 253 Abs. 6 HGB benötigte durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ergibt sich auf gleiche Weise und beträgt zum gleichen Zeitpunkt 1,96 % (VJ 1,74 %).

Aufgrund der erstmaligen Anwendung der Bewertungsvorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes zum 31. Dezember 2010 ergab sich ein verteilungsfähiger Zuführungsbedarf gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB in Höhe von 524,8 Mio. €, der bis spätestens zum 31.12.2024 in jedem Geschäftsjahr zu mindestens einem Fünftel (entspricht 35,0 Mio. € jährlich) anzusammeln war. Zum 31. Dezember 2024 wurde eine weitere Zuführung in Höhe von 35,0 Mio. € vorgenommen. Diese umstellungsbedingte Zuführung ist somit nun abgeschlossen.

Unter Inanspruchnahme von Art. 28 Abs. 1 EGHGB wurden mittelbare Pensionsverpflichtungen aus einer Unterstützungskasse nicht in der Bilanz ausgewiesen. Der Betrag der Unterdeckung gemäß Art. 28 Abs. 2 EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 244,4 Mio. € (VJ 263,5 Mio. €).

Am Bilanzstichtag setzten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wie folgt zusammen:

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen:*) AT- Beschäftigte - Betriebseintritt vor dem 01.01.1993	2.648,8	2.738,2
Beizulegender Zeitwert des über den Ford Treuhand e.V., Köln, verwalteten Sicherungsvermögens	-446,7	-337,3
Nettowert der Verpflichtung	2.202,1	2.400,9
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen:*) Mitarbeiter - Betriebseintritt bis zum 28.02.2006	4.363,1	4.219,9
Beizulegender Zeitwert des über den FOVERUKA Treuhand e.V., Köln, verwalteten Sicherungsvermögens	-3.185,4	-2.400,4
Nettowert der Verpflichtung	1.177,7	1.819,5
Nettoverpflichtungsumfang aus Pensionszusagen gesamt:	3.379,8	4.220,4

*) abzüglich des ausstehenden BilMoG-Unterschiedsbetrags

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen nach Maßgabe des sieben- und des zehnjährigen Durchschnittszinssatzes beträgt -71,2 Mio. €. Dabei entfallen -19,4 Mio. € auf die Verpflichtungen aus Pensionszusagen gegenüber AT-Beschäftigten mit

Betriebseintritt vor dem 1. Januar 1993 und -51,8 Mio. € auf Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern mit Betriebseintritt bis zum 28. Februar 2006. Da der Unterschiedsbetrag negativ ist, entfällt die Ausschüttungssperre gemäß § 253 Abs. 6 HGB.

Zur Sicherung der Anwartschaften und Ansprüche von aktiven und ausgeschiedenen Mitarbeitern auf betriebliche Altersversorgung wurden der Ford Treuhand e.V., Köln, und der FOVERUKA Treuhand e. V., Köln, gegründet. Die Ford-Werke GmbH hat mit beiden Vereinen jeweils Treuhandvereinbarungen in Form einer doppelseitigen Treuhand (Verwaltungs- und Sicherungstreuhand) abgeschlossen.

Im Berichtsjahr hat die Ford-Werke GmbH Einzahlungen in Höhe von 25,0 Mio. € (VJ 25,0 Mio. €) in das über den Ford Treuhand e.V. verwaltete Sicherungsvermögen und 209,9 Mio. € (VJ 269,6 Mio. €) in das über den FOVERUKA Treuhand e. V. verwaltete Sicherungsvermögen geleistet. Die Anschaffungskosten des Sicherungsvermögens betragen zum Jahresende 247,3 Mio. € bzw. 1.931,7 Mio. €.

Das wirtschaftliche Eigentum an dem Treuhand-Vermögen bleibt bei der Ford-Werke GmbH und ist dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen. Nach den Bestimmungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB werden die Einlagen im Geschäftsjahr mit den zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet.

Die Versorgungsleistungen für die Arbeitnehmer des Standortes Lommel in Belgien werden über einen Pensionsfonds (Rechtsform OFP) gewährt.

Die Steuerrückstellungen entfallen im Wesentlichen auf Gewerbesteuer (26,6 Mio. €) und Körperschaftsteuer (13,0 Mio. €) für das laufende Jahr. Daneben bestehen Steuerrückstellungen aus Vorjahren aus Gewerbesteuer (10,5 Mio. €) und Körperschaftsteuer (8,6 Mio. €), die im Wesentlichen Risiken aus der laufenden steuerlichen Betriebsprüfung betreffen, sowie für die Betriebsstätte in Belgien (0,5 Mio. €). Die ausgewiesenen Steuerforderungen für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer in Höhe von insgesamt (13,9 Mio. €) betreffen im Wesentlichen steuerliche Umkehreffekte für Vorjahre aus Betriebsprüfungen sowie Forderungen für das Jahr 2022 und werden unter den sonstigen Vermögensgegenständen erfasst.

Daneben wurden Rückstellungen für Zinsen auf Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer (4,5 Mio. €) und Forderungen für Zinsen auf Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer (1,1 Mio. €, Ausweis unter sonstige Vermögensgegenstände) ausgewiesen.

Für Zwecke der Bewertung der abzugrenzenden Steuern wird auf den unternehmensindividuellen Steuersatz von 32,1% abgestellt, der voraussichtlich im Zeitpunkt der Umkehrung der zeitlichen Differenz Gültigkeit hat.

Bei der Gesellschaft ergibt sich unverändert insgesamt ein Überhang aktiver Steuerlatenzen insbesondere aufgrund der handels- und steuerrechtlich voneinander abweichenden Wertansätze im Bereich der Pensionsrückstellungen, Rückstellungen für Altersteilzeit sowie für latente Risiken. Diese sowie mögliche aktive Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen werden in Ausübung des Wahlrechts des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert.

Die von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) wurden in bestimmten Ländern, in denen die Ford-Werke GmbH tätig ist, erlassen oder im Wesentlichen erlassen. Die Gesetzgebung in Deutschland tritt für das am 1. Januar 2024 beginnende Geschäftsjahr der Ford-Werke GmbH in Kraft. Die Ford-Werke GmbH fällt in den Geltungsbereich der erlassenen oder im Wesentlichen erlassenen Rechtsvorschriften und hat eine Bewertung des potenziellen Risikos in Bezug auf die globale Mindeststeuer vorgenommen.

Die Beurteilung des potenziellen Risikos aus der Mindeststeuer basiert auf den jüngst verfügbaren länderbezogenen Berichten und Jahresabschlüssen für die Geschäftseinheiten der Ford-Werke GmbH.

Aufgrund der Bewertung liegen die effektiven Steuersätze der Säule 2 in den meisten Ländern, in denen die Ford-Werke GmbH tätig ist, über 15 %. In allen Ländern greifen jedoch die vorübergehende Safe-Harbour-Erleichterungen. Die Ford-Werke GmbH erwartet daher kein wesentliches Ertragsteuerrisiko aus der Säule 2.

Die im Dezember 2023 mit Beschluss des Mindeststeuergesetzes eingeführte Ausnahme in § 274 Abs. 3 HGB bedeutet, dass latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern, die sich aus anwendbaren oder angekündigten Steuervorschriften zur Umsetzung der Modellregeln der Säule 2 ergeben, bei der Ford-Werke GmbH weder erfasst noch ausgewiesen werden.

Die Bewertung der **Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeit** erfolgt auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnung nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) unter Berücksichtigung der basierend auf unternehmensspezifischen Daten modifizierten Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck. Der Rechnungszins beträgt 1,50 % (VJ 1,00 %) und ergibt sich aus den Veröffentlichungen der Deutschen Bundesbank gemäß § 253 Abs. 2 HGB für den 31. Dezember 2024 auf der Grundlage der durchschnittlichen mittleren Restlaufzeit des zugrundeliegenden Personenbestandes. Sofern im Einzelfall die Restlaufzeit der Altersteilzeit-Verpflichtung weniger als 12 Monate beträgt, wird bei der Rückstellungsermittlung keine Abzinsung berücksichtigt. Die Rückstellungen für Altersteilzeit wurden für zum Bilanzstichtag bereits abgeschlossene Altersteilzeitvereinbarungen gebildet. Sie enthalten Aufstockungsbeträge und bis zum Bilanzstichtag aufgelaufene Erfüllungsverpflichtungen der Gesellschaft.

Die sonstigen Rückstellungen setzten sich am Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Personalbezogene Rückstellungen	1.218,7	848,8
davon		
Altersteilzeit	207,1	255,1
Löhne & Gehälter	115,1	134,3
Restrukturierung Deutschland	835,5	388,0
Durchführung von Altersvorsorgeverpflichtungen	38,3	41,8
Restrukturierung Lommel und Sozialplan Genk	22,7	29,6
Absatzbezogene Rückstellungen	1.224,8	1.034,3
davon		
Verkaufsförderung und Preisnachlässe	705,0	675,6
Garantieleistungen	303,6	239,7
Ford Pass/ Connectivity	0,3	24,6
Beschaffungs- und Produktionsbezogene Rückstellungen	481,0	362,1
Übrige	196,3	127,4
Gesamt	3.120,8	2.372,6

Die personalbezogenen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für freiwillige Abfindungen sowie Rückstellungen für die erwarteten Aufwendungen aus dem Ende Februar 2024 abgeschlossenen Sozialtarifvertrag für den Standort Saarlouis. Für das Geschäftsjahr 2023 wurden diese Rückstellungen in Höhe der erwarteten (Netto-) Aufwendungen bewertet, da es sich zu diesem Zeitpunkt noch um eine ungewisse Verpflichtung handelte.

Rückstellungen für Verkaufsförderung und Preisnachlässe sind im Berichtsjahr aufgrund der Marktgegebenheiten in einem etwas größerem Umfang angefallen.

Der Anstieg der beschaffungs- und produktionsbezogenen Rückstellungen resultiert im Wesentlichen aus ungewissen Verpflichtungen gegenüber Lieferanten, die sich aus der Verschiebung der Markteinführung des vollelektrischen Ford Explorers ergeben haben.

(13) Verbindlichkeiten

	31.12.2024			31.12.2023		
	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	Gesamt Mio. €	< 1 Jahr Mio. €	> 1 Jahr Mio. €	Gesamt Mio. €	< 1 Jahr Mio. €	> 1 Jahr Mio. €
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.338,8	1.338,8	0,0	1.255,5	1.255,5	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.195,0	6.195,0	0,0	6.259,5	6.259,5	0,0
- davon aus Lieferung und Leistung	752,4	752,4	0,0	590,7	590,7	0,0
- davon aus Darlehen*)	5.442,6	5.442,6	0,0	5.668,8	5.668,8	0,0
- davon gegenüber Tochtergesellschaften	72,5	72,5	0,0	64,9	64,9	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	117,0	117,0	0,0	62,8	62,8	0,0
- davon aus Steuern	60,3	60,3	0,0	30,2	30,2	0,0
- davon im Rahmen soz. Sicherheit	0,4	0,4	0,0	0,6	0,6	0,0
- Andere	56,3	56,3	0,0	32,0	32,0	0,0
Gesamt	7.650,8	7.650,8	0,0	7.577,8	7.577,8	0,0

*) Vertragliche Restlaufzeit; es ist zu berücksichtigen, dass die ab Juli 2025 die bisherigen FILM-Ausleihungen an die Ford-Werke ersetzenden kurzfristigen Ausleihungen von NSCs in Europa/UK an die Ford-Werke durch Kreditlinien seitens FIC gesichert sind und die Ford-Werke der FIC gegenüber einen Rangrücktritt auf diese Darlehen erklären kann (siehe Nachtragsbericht).

Die zum Jahresende bilanzierten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestanden überwiegend in Euro und sind innerhalb eines Jahres fällig.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestanden sowohl in Fremdwährungen als auch in Euro und resultierten hauptsächlich aus der Inanspruchnahme von kurzfristigen Darlehen sowie aus Lieferung von Fahrzeugen, Produktions- und Ersatzteilen. Darüber hinaus entfallen sie auf die Inanspruchnahme von Dienstleistungen.

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten sind vor allem Verpflichtungen aus dem CO2-Pooling mit anderen Automobilherstellern enthalten.

Alle Verbindlichkeiten sind (außer üblichen Eigentumsvorbehalten) ungesichert.

(14) Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet im Wesentlichen erhaltene Zahlungen von Kunden für erweiterten Garantieschutz. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten wird ertragswirksam über die Laufzeit der entsprechenden erweiterten Garantieverträge aufgelöst.

(15) Haftungsverhältnisse/Bestellobligo

	31.12.2024	31.12.2023
	Mio. €	Mio. €
Bestellobligo/Abnahmeverpflichtungen	510,1	396,6
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	(100,3)	(121,3)
Vertragsstrafen	168,8	260,5
Bürgschaften	135,0	105,0
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	(5,0)	(5,0)
Gesamt	813,9	762,1

Neben bestehenden Bestellobligos sowie Abnahmeverpflichtungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben sich Eventualverbindlichkeiten im Wesentlichen aufgrund von möglichen Vertragsstrafen und Bürgschaften.

Da aufgrund aktueller Einschätzung bei den möglichen Vertragsstrafen nicht mit dem Eintritt der auslösenden Gründe bzw. bei den Bürgschaften nicht mit Ausfall der Hauptschuldner zu rechnen ist, wird das Risiko einer Inanspruchnahme als gering eingeschätzt.

(16) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von insgesamt 85,7 Mio. €, davon gegenüber assoziierten Unternehmen 1,0 Mio. € (VJ 74,6 Mio. €, davon gegenüber assoziierten Unternehmen 0,0 Mio. €) aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen für Büroräume, zusätzliche Produktionshallen, EDV-Ausstattung, Flurförderfahrzeuge und sonstige Anlagen.

(17) Fremdwährungsumrechnung

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem für den jeweiligen Monat gültigen Buchungskurs (Bookkeeping Rate) erfasst. Dieser entspricht dem am Ende des Vormonats ermittelten Devisenkassamittelkurs. Am Bilanzstichtag ausgewiesene, auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten mit Laufzeiten von einem Jahr oder weniger, werden zum Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet. Bei Vermögensgegenständen mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr nach Abschlussstichtag erfolgt die Bewertung mit dem niedrigeren Kurs und bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Kurs am Abschlussstichtag.

(18) Derivative Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Risiken aus Währungsschwankungen und Rohstoffpreisänderungen schließt die Ford Motor Company Inc., Dearborn, Michigan, USA, im Auftrag und Namen der Ford-Werke GmbH Devisen- und in geringerem Umfang Warentermingeschäfte ab. Der Marktwert der bestehenden

Termingeschäfte betrug am Bilanzstichtag 0,1 Mio. € (positive Marktwerte von 2,4 Mio. € und negative Marktwerte von 2,3 Mio. €).

Aufgrund des Imparitätsprinzips wurden für die Termingeschäfte mit negativem Marktwert Rückstellungen in Höhe von 2,3 Mio. € (VJ 3,9 Mio. €) gebildet. Die Termingeschäfte mit positiven Marktwerten wurden hingegen in der Bilanz nicht berücksichtigt, da es sich um nicht-aktivierungsfähige unrealisierte Gewinne handelt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(19) Umsatzerlöse

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Aufteilung nach Produkten		
Personenkraftfahrzeuge	10.750,0	12.073,9
Nutzkraftfahrzeuge	1.765,3	1.294,4
Teile, Aggregate und sonstige Verkäufe	3.480,3	3.332,0
Dienstleistungen	1.126,7	1.124,7
Gesamt	17.122,3	17.825,0
Aufteilung nach Märkten		
Deutschland	6.342,9	4.643,1
Europa	8.870,3	10.670,5
Nordamerika	1.257,3	1.841,5
Sonstige Märkte	651,8	669,9
Gesamt	17.122,3	17.825,0

Die Umsatzerlöse sanken im Vorjahresvergleich um 702,7 Mio. € (-3,9 %) auf 17.122,3 Mio. €. Vom Gesamtumsatz entfielen 10.779,4 Mio. € auf den Export (63,0 %) und 6.342,9 Mio. € auf Verkäufe in Deutschland (37,0 %). Die umsatzstärksten Modelle waren der Ford Kuga (20,9 %), der Ford Puma (22,4 %), der Ford Focus (23,0 %) und der vollelektrische Ford Explorer (14,3 %).

(20) Herstellungskosten

Die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sanken im Berichtsjahr etwas mehr als die Umsatzerlöse um 1.667,0 Mio. € (-9,7%) auf 15.458,4 Mio. €. Das Bruttoergebnis vom Umsatz betrug 1.663,9 Mio. €, die Bruttomarge 9,7 % (VJ 3,9 %).

(21) Vertriebskosten

Im Vorjahresvergleich ist bei den Vertriebskosten ein Anstieg um 69,4 Mio. € (8,9 %) auf 848,5 Mio. € zu verzeichnen.

Die Vertriebskosten enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderungsmaßnahmen, Aufwendungen für Personal, Ausgangsfrachten sowie Leistungen von Fremdfirmen. Im Weiteren werden unter den Vertriebskosten Aufwendungen für Fremdleistungen für

die Nutzung konzerninterner Vertriebs- und Marketingdienstleistungen sowie Informationstechnologie und Smart Mobility berichtet.

(22) Allgemeine Verwaltungskosten

Die allgemeinen Verwaltungskosten sanken im Berichtsjahr um 123,6 Mio. € auf 333,7 Mio. € (-27,0 %). Die allgemeinen Verwaltungskosten beinhalten überwiegend Personalaufwendungen. Des Weiteren enthalten sie Aufwendungen für konzernintern bezogene Dienstleistungen der Verwaltung sowie Miet-, Energie- und Instandhaltungsaufwendungen. Der Rückgang der Verwaltungskosten resultiert insbesondere aus geringeren Personalaufwendungen.

(23) Sonstige betriebliche Erträge

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Ausgleich im Rahmen des Entrepreneurmodells	1.114,3	1.143,5
Erträge aus Anlageabgängen/ Ausgliederung Entwicklungsbereich	117,5	38,0
Erträge aus Weiterbelastungen	2,7	24,2
Erträge aus Wertaufholungen	0,4	10,5
Erträge aus Nachforderungen an Kunden	3,8	1,9
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	50,7	0,8
Erträge aus Verschmelzung Ford Transmissions GmbH	7,9	0,0
Übrige Erträge	2,2	2,8
Gesamt	1.299,5	1.221,7

In den Posten sind im Geschäftsjahr periodenfremde Erträge in Höhe von 51,1 Mio. € (VJ 49,3 Mio. €) erfasst. Davon entfallen 49,3 Mio. € auf Rückstellungsaufösungen aus der Restrukturierung des Händlernetzes.

Es gilt ein Verrechnungspreissystem zwischen der Ford-Werke GmbH und der Ford Motor Company Inc., Dearborn, Michigan, USA. Neben der Vergütung der Routinetätigkeiten wird das relevante europäische Ergebnis festgestellt und anhand eines Profit Splits zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Ausgliederung des Entwicklungsbereiches in Köln auf die Ford Produktentwicklung GmbH & Co. KG zu Zeitwerten i. H. v. 117,5 Mio. € enthalten.

Zudem haben sich im Berichtsjahr Erträge aus der Verschmelzung der Ford Transmissions GmbH in die Ford-Werke GmbH von 7,9 Mio. € ergeben (Buchwertmethode).

(24) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Restrukturierung	749,1	452,6
davon für		
- Personalmaßnahmen (freiwillige Abfindungsprogramme)	660,6	390,8
- Lieferantenansprüche	78,8	3,5
- außerplanmäßige Abschreibungen Anlagevermögen	0,0	0,8
- Händlernetzwerk	9,7	57,5
Lieferverpflichtungen	161,0	287,5
BilMoG-Umstellungseffekte (Pensionen) nach Art. 67 Abs. 1 und 2 EGHGB	35,0	35,0
Verpflichtungen Sozialkasse Belgien	0,0	33,7
Bußgelder der Europäischen Kommission zu ELV (Kartellrechtsverfahren)	43,4	0,0
Übrige Aufwendungen	43,1	11,8
Gesamt	1.031,6	820,6

In den Posten sind im Geschäftsjahr periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 52,9 Mio. € (VJ 76,6 Mio. €) erfasst. Davon entfallen 35,0 Mio. € auf BilMoG-Umstellungseffekte (Pensionen), 13,6 Mio. € auf Verluste aus Anlagenabgängen sowie 4,3 Mio. € auf Wertberichtigungen.

(25) Finanzergebnis

	2024		2023	
		davon verbundene Unternehmen		davon verbundene Unternehmen
	Gesamt Mio. €	Mio. €	Gesamt Mio. €	Mio. €
Erträge aus Beteiligungen	10,9	10,9	1,6	1,6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3,6	3,6	32,3	32,3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	635,4	4,3	309,7	0,1
davon				
Aufzinsung Pensionsrückstellungen	-127,4	0,0	-125,5	0,0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0,0	0,0	-32,9	-32,9
Zu- / Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	39,0	39,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-319,2	-316,2	-339,2	-334,9
davon				
Aufzinsung sonstige Rückstellungen	-2,9	0,0	-3,0	0,00
Aufzinsung Verbindlichkeiten	0,0	0,00	0,0	0,00
Gesamt	330,7	-297,4	10,5	-294,8

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge beinhalten den Saldo aus der planmäßigen Aufzinsung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 127,4 Mio. € (VJ 125,5 Mio. €), den Diskontsatzwechseleffekt in Höhe von 96,7 Mio. € (VJ 49,5 Mio. €) sowie die positive Wertentwicklung des Deckungsvermögens in Höhe von 659,5 Mio. € (VJ positive Wertentwicklung i. H. v. 384,1 Mio. €). Die positive Wertentwicklung des Deckungsvermögens ist gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellungen saldiert worden.

(26) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Steueraufwand i. H. v. 32,9 Mio. € entfällt im Wesentlichen auf Gewerbesteuer und Körperschaftsteuer für das laufende Jahr 2024 (40,5 Mio. €) sowie Erträge aus der Ausbuchung von Rückstellungen für Vorjahre (periodenfremder Ertrag i. H. v. 7,9 Mio. €). Auf die belgische Betriebsstätte entfällt ein laufender Steueraufwand in Höhe von 0,2 Mio. €.

(27) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Grundsteuer des laufenden Jahres (2,9 Mio. €). Verbrauchsteuern wurden den Funktionskosten zugeordnet.

(28) Angaben bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens gem. § 285 Nr. 8 HGB

Materialaufwand (gegliedert nach § 275 Abs. 2 Nr. 5 HGB)

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für	12.765,6	14.588,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	288,8	293,3
Gesamt	13.054,4	14.882,0

Personalaufwand (gegliedert nach § 275 Abs. 2 Nr. 6 HGB)

	2024	2023
	Mio. €	Mio. €
Löhne und Gehälter	1.301,6	1.370,5
Soziale Abgaben	222,4	229,8
Aufwendungen für Altersversorgung	172,8	98,0
Gesamt	1.696,8	1.698,3

Der Personalaufwand (und damit die entsprechenden Aufwandspositionen der Funktionsbereiche gemäß UKV) ist im Geschäftsjahr 2024 durch Erträge aus staatlichen Hilfsprogrammen (Kurzarbeitergeld) in Höhe von 2,2 Mio. € (VJ 2,8 Mio. €) gemindert.

Personalstand (Jahresdurchschnitt)

	2024	2023
Tarifbeschäftigte (ohne Auszubildende)	14.427	15.141
(nachrichtlich: Auszubildende)	(483)	(486)
Außertariflich / Management	2.938	3.269
Gesamt	17.365	18.410

(29) Nachtragsbericht gem. § 285 Nr. 33 HGB

Die Ford-Werke GmbH hat in der Vergangenheit operative Verluste erlitten, die in erster Linie auf die rückläufige Profitabilität des PKW-Geschäfts von Ford in Europa zurückzuführen sind. Die Folgen waren ein negatives Eigenkapital und eine bilanzielle Überschuldung der Ford-Werke. Insolvenzgründe im Sinne der Insolvenzordnung – Überschuldung (§ 19 InsO) oder Zahlungsunfähigkeit (§ 17 InsO) – waren aufgrund einer unbegrenzten Patronatserklärung der Konzernmutter Ford Motor Company („FMC“) vom 15. Dezember 2006 (dem sog. „Support Letter“) zugunsten der Ford-Werke allerdings nicht gegeben.

Die bis dato bestehende Patronatserklärung wurde durch einen Commitment Letter ersetzt und seitens der Ford Motor Company am 6. März 2025 gekündigt. In diesem Commitment Letter vom 14. Februar 2025 hat sich die Ford Motor Company zu bestimmten, betragsmäßig und zeitlich begrenzten Finanzierungsmaßnahmen, sowie Eigenkapital stärkenden Maßnahmen im Umfang von insgesamt rund 4,4 Milliarden Euro verpflichtet.

Weiteres Element im Hinblick auf Liquidität und Ertragssituation ist das Transferpreismodell zwischen der Ford-Werke und den USA, aus dem auch nach vorne gerichtet der Großteil des Verlustes aus dem operativen Geschäft sowie anstehender Restrukturierungsmaßnahmen seitens der Ford Motor Company Inc., Dearborn, Michigan, USA übernommen wird.

Seit Juni 2025 agiert die Ford-Werke GmbH als Cash Pool Verwalter der verbundenen Unternehmen im Euro Raum und kann damit die Zinslast für die benötigte Liquidität optimieren, da sich der vereinbarte Zins nunmehr an den Einlagen-Zinsraten der beteiligten Ford-Gesellschaften in Europa und nicht mehr an einem höheren Kreditzins orientiert.

Für beide Funktionen (Cash Pooling Head Entity sowie operative Tätigkeiten) wurde der Ford-Werke GmbH in Ausführung des Commitment Letters ein Kreditrahmen mit der Ford International Capital LLC („FIC“) von 7,074 Mrd. € bis Februar 2028 mit dem Recht, jederzeit einen Rangrücktritt zu erklären, eingeräumt.

Im Rahmen des Transformationsplanes der Ford-Werke GmbH wird die Fahrzeugproduktion in Saarlouis im November 2025 eingestellt.

Die im Sommer 2025 verkündete Reorganisation betrifft in Deutschland den Wegfall von 2.900 Stellen und eine damit verbundene Verbesserung der Strukturkosten der Ford-Werke GmbH. Nachdem die Zustimmung der in der IG Metall organisierten Mitarbeiter am 5. September 2025 festgestellt wurde, ist die Konsultationsphase am 15. September 2025 gestartet und die Umsetzung soll bis 2027 beendet sein.

Zusätzlich wurde ein weiteres freiwilliges Abfindungsprogramm für 250 Mitarbeiter in Saarlouis aufgelegt. Am 16. September 2025 wurden weitere Personalkürzungen in einer Größenordnung von 1000 Mitarbeitern in der Kölner Fahrzeugproduktion angekündigt, um die Produktionskapazität der Nachfrage anzupassen.

Der größte Teil hiervon würde unter der aktuell bestehenden Verrechnungspreisvereinbarung von der Ford Motor Company Inc., Dearborn, Michigan, USA getragen. Der finanziell verbleibende Effekt, der von der Ford-Werke GmbH zu tragen ist, läge bis 2027 bei etwa 0,1 Mrd. €.

Neben dem geplanten Personalabbau wird ein hohes Augenmerk auf die Senkung der Materialkosten, effizientere Fertigung, rationalisierte Produktentwicklung, sowie effizienteres Marketing und einen optimierten Vertrieb gelegt.

Im Juni 2025 wurde zudem die neue Batterie-Fertigungsstätte in Köln in Betrieb genommen, um für die dort gefertigten Modelle Batterien mit hoher Qualität auf kurzen, effizienten Wegen zur Verfügung zu stellen.

(30) Honorare des Abschlussprüfers

Die Gesellschafterversammlung hat am 21. Juni 2024 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Köln, für das Geschäftsjahr 2024 zum Abschlussprüfer gewählt. Das von dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 berechnete Gesamthonorar beträgt 0,5 Mio. € für Abschlussprüfungsleistungen sowie 25 T€ für sonstige Bestätigungsleistungen.

(31) Bezüge von Aufsichtsrat und Geschäftsführung

Die Mitglieder der Geschäftsführung erhielten von der Ford-Werke GmbH im Geschäftsjahr Bezüge in Höhe von 4,6 Mio. €. Frühere Vorstands- und Geschäftsführungsmitglieder und deren Hinterbliebene erhielten Bezüge in Höhe von 3,3 Mio. €. Die Bezüge des Aufsichtsrats beliefen sich auf 0,3 Mio. €.

Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstands- und Geschäftsführungsmitgliedern und deren Hinterbliebenen betragen 72,3 Mio. €.

(32) Konzernkreis

Die Ford-Werke GmbH wird in den Konzernabschluss der Ford Motor Company Inc., Dearborn, USA, einbezogen (kleinster und gleichzeitig größter Kreis von Konzernunternehmen). Der Konzernabschluss der Ford Motor Company Inc., Dearborn, Michigan, USA, ist am Sitz dieser Gesellschaft erhältlich und wird unter www.shareholder.ford.com veröffentlicht.

Die Ford-Werke GmbH nimmt die Befreiungsmöglichkeiten nach § 292 HGB in Anspruch. Der befreiende Konzernabschluss der Ford Motor Company wurde bereits am 5. Februar 2025 im gemäß US-GAAP vorgeschriebenen Format 10-K aufgestellt und von PricewaterhouseCoopers LLP mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der befreiende Konzernabschluss und der befreiende Konzernlagebericht der Ford Motor Company sind einem nach § 291 Abs. 2 Nr. 1 HGB aufgestellten Konzernabschluss und Konzernlagebericht gleichwertig.

Der Konzernabschluss der Ford Motor Company wird auch im Unternehmensregister veröffentlicht.

Der Konzernabschluss der Ford Motor Company unterscheidet sich von einem nach HGB aufgestellten Konzernabschluss in Bezug auf die Gliederung sowie hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung bestimmter Bilanzpositionen.

Während deutsche Konzernabschlüsse sich an den Gliederungsschemata gemäß § 266 HGB für die Bilanz und § 275 HGB für die Gewinn- und Verlustrechnung orientieren, wird für US-Abschlüsse das

Gliederungsschema von der SEC (Securities and Exchange Commission) durch das Format 10-K vorgegeben.

Für die Bilanz orientiert sich das Gliederungsschema der SEC tendenziell an der Liquidierbarkeit der Vermögensgegenstände und Schulden. So steht in der US-GAAP-Bilanz das Umlaufvermögen vor dem Anlagevermögen und auf der Passivseite unterscheidet man nicht zwischen Schulden und Rückstellungen, sondern zwischen kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten. Das Eigenkapital steht ganz unten auf der Passivseite. Innerhalb des Eigenkapitals kennt US-GAAP das „Other Comprehensive Income“. Dieses erlaubt, Wertänderungen von Bilanzpositionen (z. B. unrealisierte Kursgewinne und korrespondierende latente Steuern) erfolgsneutral darzustellen. Das HGB sieht eine vergleichbare Position nicht vor.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung hat die Ford-Werke GmbH das Umsatzkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 3 HGB gewählt. Dieses entspricht weitgehend der von der Ford Motor Company gemäß US-GAAP verwendeten „Cost of Sales“-Methode.

Bezüglich des Ansatzes von Bilanzpositionen ergeben sich folgende Besonderheiten im Vergleich zum HGB-Abschluss der Ford-Werke:

- Selbst erstellte Software wird im US-Abschluss aktiviert und über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Im HGB-Abschluss werden die entsprechenden Entwicklungsaufwendungen direkt in den Funktionskosten ausgewiesen.
- Für Operating Lease-Verträge werden im US-Abschluss sog. „Right of use assets“ aktiviert zusammen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten aus den künftigen Leasingraten. Für HGB sind solche Verträge im Anhang in den sonstigen finanziellen Verpflichtungen anzugeben.
- Pensionsverpflichtungen, die über Unterstützungskassen gewährt werden, sind für US-GAAP genauso wie Direktzusagen bilanzierungspflichtig. Unterdeckungen führen zu – typischerweise langfristigen – Verbindlichkeiten, Überdeckungen können aktiviert werden. HGB sieht nur im Falle einer Unterdeckung, wenn insoweit keine Rückstellung gebildet wurde, eine Anhangangabe vor.
- Gemäß US-GAAP können erwartete Mittelzuflüsse bereits dann aktiviert werden, wenn diese rechtlich noch gar nicht entstanden sind. Ein Beispiel hierfür wären Regressansprüche gegen Lieferanten wegen erwarteter Produktgarantiefälle, falls eine entsprechende Rahmenvereinbarung mit dem Lieferanten besteht.
- Bürgschaften oder Garantien, die von den Ford-Werken ohne eine Gegenleistung gewährt werden, werden im US-Abschluss unabhängig von der Eintrittswahrscheinlichkeit mit ihrem Erwartungswert bilanziert. HGB sieht bei niedriger Eintrittswahrscheinlichkeit nur eine Anhangangabe vor.
- Rückstellungen für Kulanzleistungen werden im US-Konzernabschluss auch dann nicht gebildet, wenn die Kunden aufgrund langjähriger, marktüblicher Praxis mit diesen Kulanzleistungen rechnen können.

Bezüglich der Bewertung von Bilanzpositionen enthält der US-Konzernabschluss folgende Besonderheiten im Vergleich zum HGB:

- Bei längerfristigen Bau- oder Entwicklungsprojekten enthalten die Herstellungskosten gemäß US-GAAP, neben den direkt zurechenbaren Kosten und anteiligen Gemeinkosten, kalkulatorische Fremdkapitalzinsen, die im HGB nicht angesetzt werden dürfen.

- Vorräte werden im HGB zu Anschaffungskosten bilanziert und grundsätzlich einzeln bewertet. Soweit vorhanden werden sie auf ggf. verfügbare niedrigere Marktpreise zum Stichtag abgeschrieben. Die Vorräte werden nach US-GAAP ebenfalls zu Anschaffungskosten bilanziert. Nach US-GAAP ist es zulässig, dass für einen Niederstwerttest (lower of cost or net realizable value) im Bereich der unfertigen/fertigen Erzeugnisse ein "Portfolio-Ansatz" angelegt wird, der zu einer Vehicle-line übergreifenden Betrachtung führt. Insoweit ist die nach US-GAAP gebuchte Niederstwertabschreibung niedriger als nach HGB.
- Pensionsverpflichtungen werden im US-GAAP mit stichtagsbezogenen Marktzinsen diskontiert. Im HGB wird hingegen gemäß §253 Abs. 2 HGB der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Marktzinssatz der letzten zehn Jahre verwendet.
- Bei sonst gleichen Bewertungsparametern und -verfahren führen höhere Diskontierungszinssätze (wie derzeit unter US-GAAP) grundsätzlich zu einer Senkung des bewerteten Verpflichtungsumfangs.
- Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen haben in den US-Büchern in der Regel niedrigere Wertansätze als im HGB-Abschluss. Dies liegt daran, dass Aufstockungsbeträge und Kapitaleistungen nach HGB zu Beginn der Freistellungsphase bereits komplett angespart sein müssen. Im HGB wird für die Diskontierung gemäß § 253 Abs. 2 HGB der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Marktzinssatz der letzten sieben Jahre verwendet.
- Garantierückstellungen werden in den US-Büchern nicht diskontiert. Gemäß HGB unterliegen alle langfristigen Rückstellungen grundsätzlich der Diskontierung mit den von der Bundesbank veröffentlichten Durchschnittszinssätzen der letzten sieben Jahre.
- Erwartete Regressansprüche gegen Lieferanten dürfen gemäß HGB bei der Bewertung der korrespondierenden Garantierückstellungen in Abzug gebracht werden. In den US-Büchern kommt eine solche Saldierung nicht in Betracht, da die erwarteten Regressansprüche – wie oben beschrieben – als „Other Assets“ aktiviert werden.

Aufsichtsrat**Arbeitgebervertreter**

Kieran Cahill

Vice President, Manufacturing, Ford of Europe and IMG

Member of the Board, Ford Otosan A.S., Istanbul, Türkei

Ramon Jose Garcia Gimeno (seit 10.02.2025)

Direktor Manufacturing Europe, Köln

Peter Godsell

Chief Human Resources Officer, International Operations, Ford of Europe GmbH, Köln

Dr. Hermann H. Hollmann

Mitglied des Aufsichtsrats, Heubeck AG, Köln (bis 30.04.2024)

Mitglied des Aufsichtsrats, Gustav Ernstmeier GmbH & Co. KG, Herford

Mitglied des Beirats der Pure Battery Technologies AG, Hagen

Gunnar Herrmann

Dipl. Ingenieur Leverkusen

Simin Lostar-Schräpf

Direktor Quality und NML, Ford of Europe GmbH, Köln

Barry Spendlove (seit 01.10.2024)

Chief Financial Officer, Europe, United Kingdom

Elvira Schachermeier

Vice President, Communications and VP Model e Customer Communications, Europe, Köln

Dr. Wolfgang Voß (seit 01.01.2024)

Vice President, FCSD - Ford Customer Service Division, Ford of Europe GmbH, Köln

Nicola Walker (seit 01.01.2025)

Executive Director, Governmental Affairs, Europe, United Kingdom

Arbeitnehmervertreter

Benjamin Gruschka

Vorsitzender des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH, Werk Köln-Niehl/Merkenich

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats, Ford-Werke GmbH

Mitglied im Europäischen Betriebsrat

Betty Cherian-Oddo (seit 21.06.2024)

Werkleiterin Prototypenbau, Ford Europe, Köln

Lars Desgranges

1. Bevollmächtigter, IGM Völklingen

Mitglied des Aufsichtsrats, DHS-Dillinger Hütte Saarstahl AG

Mitglied des Aufsichtsrats, Dillinger Hütte AG

Mitglied des Aufsichtsrats, Saarstahl AG, Völklingen

Mitglied des Aufsichtsrats, SHS Stahl Holding Saar

Mike Gasteier (seit 01.05.2024)

Mitglied des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH

Mitglied des Gesamtbetriebsrats, Ford-Werke GmbH

Mitglied im Europäischen Betriebsrat

Kerstin Klein

1. Bevollmächtigte IG Metall Köln-Leverkusen

Dorthe Mika

Stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats, Ford-Werke GmbH

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrates für den Betrieb Niehl/technische Bereiche Merkenich

Silke Nötzel

Gewerkschaftssekretärin beim Vorstand der IG Metall, Frankfurt am Main

Mitglied des Aufsichtsrats, Federal-Mogul Holding Deutschland GmbH, Wiesbaden

Mitglied des Aufsichtsrats, Stahlwerk Thüringen GmbH, Unterwellenborn

Mitglied des Aufsichtsrats, Continental Automotive Technologies GmbH, Frankfurt (seit März 2024)

Kerstin Packert (seit 01.04.2025)

Vorsitzende des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH, Standort FCSD Köln

Mitglied des Gesamtbetriebsrats

Mitglied im Europäischen Betriebsrat

Markus Thal

Vorsitzender des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH, Werk Saarlouis

2. Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

Mitglied im Europäischen Betriebsrat

Sahin Uludogan (seit 01.10.2024)

Mitglied des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH

Ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats

Uwe Pelzer (bis 30.04.2024)

Mitglied des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH

Mitglied im Europäischen Betriebsrat

Nina Bäcker (bis 21.06.2024)

IT Manager FCSD PS&L und EU Dealer/Markets, Ford-Werke GmbH, Köln

Mustafa Cözmez (bis 30.09.2024)

Mitglied des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH

Will Periam (bis 30.09.2024)

Finance and Business Transformation Director Europe, Ford of Europe GmbH, Köln

Member of the Board, Ford Otosan A.S., Istanbul, Türkei

Matthew Godlewski (bis 31.12.2024)

Vice President International Governmental Affairs, Ford of Europe GmbH, Köln

Monazza Khan (bis 09.02.2025)

Regional Director, Office of the General Counsel, Ford of Europe GmbH, Köln

Uwe Gebhardt (bis 01.04.2025)

Mitglied des Betriebsrats, Ford-Werke GmbH

Geschäftsführung

David Johnston, Master Manufacturing Leadership, Köln
(seit 01.08.2024)

Marcus Wassenberg, Dipl. Ökonom, Grevenbroich (seit
01.08.2024)

Ausgeschiedene Mitglieder der Geschäftsführung

Martin Sander, Dipl.-Ingenieur, Köln (bis 12.06.2024)	Vorsitzender
Rainer Ludwig, Dipl.-Ingenieur, Köln (bis 30.06.2024)	Stellvertretender Vorsitzender, Personal- und Sozialwesen
Dr. Clemens Doepgen, Historiker, Berlin (bis 30.06.2024)	Regierungsangelegenheiten, Umweltpolitik
Joost van Dijk, Dipl.-Betriebswirt, Leverkusen (bis 30.06.2024)	Finanz
Alexander Ehrmann, Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Pulheim (bis 30.06.2024)	Produktentwicklung
Dr. Kim Jüngst, Syndikusanwältin, Düsseldorf (bis 30.06.2024)	Recht, Compliance, Patente und Generalsekretariat
Dr. Anna Lena Strigel, Dipl. Kauffrau, Berlin (bis 30.06.2024)	Modelle
Dr. Christian Weingärtner, Master Technologie und Management, München (bis 31.10.2024)	Marketing, Verkauf und Service
Jonathan Paul Williams, Bachelor of Science, Bonn (bis 30.06.2024)	Ford Blue
Rene Wolf, Dipl. Ingenieur Elektrotechnik, Bonn (bis 31.10.2024)	Fertigung

Köln, den 26.09.2025

Ford-Werke GmbH, Köln

Die Geschäftsführung

David Johnston

Marcus Wassenberg

Anlagenspiegel

Anlagenpiegel

	Anschaffungskosten						
	01.01.2024	Veränderung 01.01.2024 Verschmel- zung FT	Veränderung 01.01.2024 Ausgliede- rung PD	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2024
	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	74,6	0,8	-9,6	7,6	0,0	6,7	66,9
	74,6	0,8	-9,6	7,6	0,0	6,7	66,9
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke und Bauten	1.239,8	28,6	0,0	61,7	22,7	81,7	1.271,1
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.277,1	297,1	-287,9	137,1	113,7	86,0	2.451,0
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.753,6	1,4	-18,3	177,9	191,4	0,0	3.106,0
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	317,3	1,7	-4,9	104,8	-327,8	0,0	91,1
	6.587,7	328,8	-311,0	481,5	0,0	167,7	6.919,2
III. Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	391,7	-299,3	247,6	0,0	0,0	276,9	63,1
	391,7	-299,3	247,6	0,0	0,0	276,9	63,1
Gesamt	7.054,1	30,3	-73,0	489,1	0,0	451,3	7.049,2

Abschreibungen						Restbuchwerte	
01.01.2024	Veränderung 01.01.2024 Verschmel- zung FT	Veränderung 01.01.2024 Ausgliede- rung PD	Zugänge	Abgänge	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €
47,6	0,8	-6,8	7,3	6,6	42,4	24,5	27,0
47,6	0,8	-6,8	7,3	6,6	42,4	24,5	27,0
793,8	15,1	0,0	67,2	69,5	806,5	464,6	446,0
1.496,7	268,4	-168,2	153,9	59,4	1.691,4	759,7	780,4
2.309,1	1,0	-8,6	169,4	0,0	2.471,0	635,0	444,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	91,1	317,3
4.599,6	284,5	-176,8	390,5	128,9	4.968,9	1.950,3	1.988,2
154,5	-136,5	0,0	0,0	0,0	18,0	45,1	237,2
154,5	-136,5	0,0	0,0	0,0	18,0	45,1	237,2
4.801,7	148,8	-183,6	397,8	135,5	5.029,3	2.019,9	2.252,4

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Ford-Werke GmbH, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Ford-Werke GmbH, Köln, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Ford-Werke GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschrif-

ten 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB 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 Jahresabschlusses und 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 Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im 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 Um-

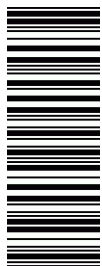
fang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 30. September 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Küster
Wirtschaftsprüfer

Gereon Reiff
Wirtschaftsprüfer





20000006545940