

Dekarbonisierung

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

18/03/2022 *Der Inhalt dieser Webseite enthält Informationen, die ursprünglich als Teil des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts 2021 des Unternehmens veröffentlicht wurden. Dieser wurde seit seiner Veröffentlichung nicht aktualisiert; einzelne Inhalte sind daher möglicherweise nicht mehr aktuell. Darüber hinaus können auch andere Inhalte auf dieser Webseite veraltet sein.*

Porsche bekennt sich zu den 2015 in Paris vereinbarten Klimazielen. Das Unternehmen u□bernimmt die Verantwortung, umweltbelastende Emissionen zu reduzieren. Den Kern der Aktivita□ten bildet das Produktportfolio: Mit innovativen Produkten und Technologien sowie attraktiven Dienstleistungen will Porsche die Mobilita□t von morgen gestalten. Der Premiumhersteller entwickelt zukunftweisende Antriebskonzepte, um die CO2-Emissionen deutlich zu verringern. Der Fokus liegt auf Elektromobilita□t. Bis 2025 soll die Ha□lfte aller neuen Porsche Modelle einen Elektromotor haben, das heißt rein elektrisch oder teilelektrifiziert sein. Bereits 2019 ist Porsche in diese A□ra gestartet – mit dem Taycan: einem emotionalen Sportwagen, der Tradition und Zukunft miteinander verbindet. Neben der Elektrifizierungsstrategie hat Porsche die kontinuierliche Dekarbonisierung seiner Produkte

und Unternehmensprozesse in seiner Strategie verankert. Dies gilt fu□r den gesamten Lebenszyklus. Neben den CO2-Emissionen der Fahrzeugproduktion werden so ebenfalls Emissionen in der Lieferkette und der Nutzungsphase beru□cksichtigt.

Porsche ermittelt die Menge der CO2-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI) in Tonnen pro Fahrzeug[1]. Dieser hat sich seit dem definierten Basisjahr 2019 um rund 5 Prozent reduziert (Kapitel „Dekarbonisierung der Fahrzeuge"). So trägt Porsche zu einer nachhaltigen Industrialisierung bei und leistet einen Beitrag zur Erreichung der SDG 9 und 13.

Dekarbonisierung der Fahrzeuge (Dekarbonisierungsprogramm)

Der fortschreitende Klimawandel nimmt die Automobilindustrie weltweit in die Pflicht. Neu entwickelte Fahrzeuge und Antriebssysteme sollen die CO_2-Belastung signifikant reduzieren. Porsche will die CO_2-Emissionen in der gesamten Wertschöpfungskette kontinuierlich senken. Dies gilt auch über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg. Dazu treibt der Sportwagenhersteller die Elektrifizierung und Hybridisierung des Produktportfolios intensiv voran. Die Fahrzeuge bilden dabei den Mittelpunkt eines umfangreichen und ganzheitlichen Dekarbonisierungsprogramms in der Strategie des Sportwagenherstellers. Ziel: Dekarbonisierung und CO_2-Neutralität
Das Unternehmen hat ein umfangreiches Dekarbonisierungsprogramm gestartet. Ab dem Jahr 2030 will Porsche über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO_2-neutral sein. So trägt der Sportwagenhersteller zur Erreichung der UN-Klimaziele bei.

Im Dekarbonisierungsprogramm wurden und werden konkrete Maßnahmen verabschiedet. Diese bauen auf drei Leitlinien auf, die gleichzeitig eine Priorisierung darstellen: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO_2-Emissionen vermeiden oder reduzieren lassen. An zweiter Stelle folgen Maßnahmen, mit denen die Energieversorgung in der Wertschöpfungskette auf weniger CO_2-intensive beziehungsweise regenerative Energie umgestellt werden kann. Nicht vermeidbare CO_2-Emissionen werden nach der dritten Leitlinie über Klimaschutzprojekte kompensiert. Die Klimaschutzprojekte erreichen die höchsten internationalen Standards.

Dekarbonisierungsindex
Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) hat Porsche ressortübergreifend ein aussagekräftiges Mess- und Steuerungsinstrument etabliert. Ziel des DKI ist eine möglichst umfassende Darstellung der Emissionen an CO_2-Äquivalenten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Er basiert dabei ganz wesentlich auf der Lebenszyklusanalyse, welche bei Porsche nach einer systematischen, durch die ISO 14040/44 standardisierte Methodik durchgeführt wird1. Eine Lebenszyklusanalyse untersucht Umweltauswirkungen, wie unter anderem den CO_2-Fußabdruck, die bei der Herstellung, Nutzung und Verwertung eines Fahrzeugs über den Lebenszyklus entstehen. Der Betrachtungsscope des Lebenszyklus eines Fahrzeugs umfasst das Fahrzeug mit all seinen Bauteilen:

- In die Lieferkette und Produktion fließen die bei der Rohstoffgewinnung, der Komponentenproduktion sowie der Fertigungsschritte Karosseriebau, Lackiererei und Montage erzeugten Emissionen ein.
- Die Nutzungsphase beinhaltet sowohl die Emissionen der Kraftstoffrespektive Strombereitstellung als auch die des Fahrzeugbetriebs über eine Gesamtlaufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug.
- Das Recycling bewertet die Emissionen, die bei der Demontage entstehen.

Zusätzlich erfasst der DKI weitere Emissionen in der Wertschöpfungskette. Dazu gehören unter anderem Emissionen aus Energie und Kraftstoff von Nicht-Produktionsstandorten sowie Emissionen aus Dienstreisen und Logistik.

Der DKI umfasst somit zum einen die direkten und indirekten CO_2e-Emissionen der Produktionsstandorte (Scope 1 und 2). Zum anderen schließt er weitere vor- und nachgelagerte CO_2e-Emissionen im Fahrzeuglebenszyklus ein, das bedeutet von der Rohstoffgewinnung über die Nutzung bis hin zur Verwertung der Altfahrzeuge (Scope 3).

Aufgrund von Veränderungen interner und externern Anforderungen (wie zum Beispiel Prüfzyklen) sowie fortschreitenden Erkenntnissen unterliegt der DKI regelmäßigen Anpassungen. Für die Darstellung einer methodischen konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neuen Prämissen angepasst und somit geändert werden.

Als strategische Kennzahl unterstützt der DKI eine transparente, ganzheitliche Steuerung auf dem Weg zu einem CO_2-neutralen Unternehmen. Alle DKI-relevanten Aktivitäten werden im „Arbeitskreis Dekarbonisierung“ konsolidiert. Ein Expertenkreis aus verschiedenen Unternehmensbereichen bewertet diese. Das Gremium erarbeitet Zielvorschläge und verfolgt den jeweiligen Fortschritt. Darüber hinaus steuert es die definierten strategischen Programme auf Basis von Kennzahlen und verabschiedeten Hochlaufkurven. Es bildet ein Forum zur inhaltlichen Diskussion und bereitet Richtungsentscheidungen in den relevanten Steuer- und Lenkungskreisen vor. Die Porsche Managementgremien berichten den DKI bis zum Vorstand. Gleichzeitig verabschieden sie für unterschiedliche Unternehmensbereiche verbindliche Ziele. So gibt es beispielsweise im Produktentstehungsprozess Zielwerte auf Fahrzeugebene.

Alle Konzernmarken des Volkswagen Konzerns ermitteln den Dekarbonisierungsindex mit einer einheitlichen Methodik. Dieser wird dann auf Ebene des Volkswagen Konzerns zu einer Kennzahl zusammengefasst.

Ein wesentlicher Hebel zur Reduktion des DKI ist die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Weitere Ansatzpunkte sind die konsequente Nutzung von Grünstrom, die Verzielung des DKI in den Fahrzeugprojekten sowie die Dekarbonisierung der Produktion.

Der Porsche DKI hat sich seit dem definierten Basisjahr 2019 um rund 5 Prozent reduziert. Die zwei Hebel mit dem größten Einfluss auf die Reduktion sind dabei die Elektromobilitäts-Offensive und die Erneuerbare-Energien-Strategie für die Nutzungsphase der Fahrzeuge.

Dekarbonisierung in der Produktion

Porsche bekennt sich klar zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Ab 2030 soll der Sportwagenhersteller über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO_2-neutral sein. Porsche fährt eine konsequente Elektrifizierungsstrategie und setzt sich ambitionierte Ziele bei der Dekarbonisierung. Das betrifft auch den Branchenvergleich. Die CO_2-Emissionen des Unternehmens und seiner Produkte werden entlang des kompletten Lebenszyklus reduziert. Die eigene Produktion bildet im Dekarbonisierungsprogramm des Sportwagenherstellers einen wesentlichen Teilbereich. Für die eigene Produktion hat Porsche daher zusätzlich das Zielbild der „Zero Impact Factory" mit elf zugehörigen Handlungsfeldern ausgearbeitet. Ein weiterer Fokus liegt auf dem Material- und Ressourcenverbrauch. Ziel sind möglichst geschlossene Kreisläufe.

Ziel: bilanzielle CO_2-Neutralität
Der Umweltschutz wird bei Porsche durch interne Regelwerke sowie strategische Leitplanken vorgegeben. Das standardisierte Vorgehen und die Zuständigkeiten werden durch die Konzernrichtlinie „Umwelt- und Energiemanagement" definiert. Diese unterstützt die Konzerngesellschaften dabei, alle umwelt- und energierechtlichen Anforderungen systematisch zu ermitteln, einzuhalten und zu überprüfen.

Porsche arbeitet dabei auf ein klares Ziel hin: die „Zero Impact Factory". Im Rahmen dieser soll ohne negative Umweltauswirkungen produziert werden. Die Fabrik für den vollelektrischen Porsche Taycan im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen ist ein erster Meilenstein in diese Richtung. Bei der Werkserweiterung hat das Unternehmen überdies den gesamten Standort optimiert und bilanziell CO_2-neutral gestaltet. Der geringe Anteil verbleibender CO_2-Emissionen wird in diesem Zusammenhang kompensiert.

Seit 2014 hat der Sportwagenhersteller den CO_2-Ausstoß bei der werkseigenen Produktion pro Fahrzeug um mehr als 90 Prozent verringert. Die Energieversorgung der zwei Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig erfolgt mit Naturstrom und Biomethan.

Der Vorstand für Produktion und Logistik verantwortet die systematische Umsetzung erforderlicher Maßnahmen. Unterstützt wird er dabei von der Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement". Zu den Vorhaben gehört es, von 2014 bis 2025 die Umweltbelastung der Produktion um 45 Prozent zu reduzieren. Diese Zielgröße gilt inklusive Energie und CO_2 je Fahrzeug.

Zertifizierte Managementsysteme
In der Porsche Strategie sind kurz-, mittel- und langfristige Ziele und Maßnahmen im Umwelt- und Energiemanagement definiert. Die Grundlage bilden die Umwelt- und Energieeffizienzstrategie sowie

die Umweltpolitik. Mindestens jährlich bewertet das oberste Management diese gesetzten Ziele und Maßnahmen und leitet entsprechenden Handlungsbedarf ab. Übergeordnete Intention ist eine fortlaufende Verbesserung. Damit werden insbesondere die Anforderungen der ISO 14001, ISO 50001 sowie der EMAS-Verordnung umgesetzt.

Die gesamten Anforderungen sind im Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS) für Porsche dargestellt. Eine Richtlinie legt eine standardisierte Vorgehensweise für das Unternehmen und dessen Tochtergesellschaften fest. Das ECMS gehört zum Gesamtmanagementsystem des Unternehmens. Es dient dazu, Zuständigkeiten und Abläufe in Bezug auf Umwelt- und Energieaspekte in allen Ressorts und Fachbereichen zu organisieren und festzulegen. Die Anforderungen an das ECMS basieren grundsätzlich auf den Vorgaben des Volkswagen Konzerns. Diese werden seitens der Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement" in Porsche Vorgaben eingesteuert. Dadurch wird dafür Sorge getragen, dass bindende Verpflichtungen erfüllt werden. Gleichzeitig sollen ökologische Aspekte der Nachhaltigkeit in allen Geschäftsprozessen systematisch berücksichtigt werden. Der Standort Stuttgart-Zuffenhausen ist seit über 20 Jahren nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validiert. Zusätzlich erfüllt der Standort seit 2011 die Energiemanagementnorm ISO 50001.

Neben dem Werk Stuttgart-Zuffenhausen sind die Porsche Leipzig GmbH, das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach inklusive der Außenstandorte, das zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim sowie die Porsche Werkzeugbau GmbH ebenfalls nach dieser Norm und dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Porsche zeichnet die Umweltauswirkungen am Standort Stuttgart-Zuffenhausen auf. Dabei werden alle relevanten Umweltbelastungen in Luft und Gewässern, der Energieverbrauch sowie das Abfallaufkommen bewertet.

Unabhängige Dritte überprüfen die offiziellen Zertifizierungen. Zusätzlich kontrolliert Porsche bei jährlichen System- und Prozessaudits, ob und wie alle gültigen Umwelt- und Energiegesetze unternehmensweit umgesetzt und eingehalten werden.

Effizienter Energieeinsatz

Porsche fördert und steigert den Anteil der selbst erzeugten erneuerbaren Energien an den Standorten laufend. So nutzt das Unternehmen beispielsweise in Leipzig die Energie der Sonne mit einer 4-Megawatt-Fotovoltaikanlage. Hocheffiziente Blockheizkraftwerke mit einem Gesamtwirkungsgrad von mehr als 83 Prozent decken einen Großteil der weiter benötigten Energie ab.

Neue Gebäude unterschreiten die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich Energieeffizienz deutlich. Ein Werk ist bereits heute nach höchstem Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert. Für Neubauten wurden zudem Mindestkriterien festgelegt.

Umwelt-Compliance

Der Umweltschutz ist einer der sechs Themenbereiche in der Compliance-Organisation von Porsche. Zu beachten sind europaweit geltende Verordnungen und Richtlinien, Gesetze und Verordnungen des Bundes und der Länder sowie kommunale Satzungen. Die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement" verantwortet die Einhaltung durch Betriebsbeauftragte. Sie verfolgen und werten

die gesetzlichen Entwicklungen aus und informieren die betreffenden Bereiche im Unternehmen. Verstöße gegen umwelt- und energierechtliche Vorschriften an den Porsche Standorten sind im Berichtszeitraum nicht bekannt.

Alternative Antriebssysteme

Antriebsstrategie auf drei Säulen
Das Unternehmen wird Fahrzeuge mit optimierten Benzinmotoren, leistungsstarke Hybridantriebe sowie rein elektrische Sportwagen parallel anbieten. Die Plug-in-Hybride in den Baureihen Panamera und Cayenne sind auch zukünftig stark auf Performance ausgelegt – bei größeren elektrischen Reichweiten von über 80 Kilometern. Bei der Sportwagenikone 911 ist perspektivisch ebenfalls eine sehr sportliche Hybridisierung möglich. Diese ist bereits aus dem Motorsport bekannt.

Porsche plant bis 2025 rund 15 Milliarden Euro für die Elektrifizierung, Digitalisierung und Produktion seiner Fahrzeuge ein. Damit baut das Unternehmen sein Angebot im Bereich der Elektromobilität konsequent aus. Bis 2025 sollen 50 Prozent aller neu verkauften Fahrzeuge elektrifiziert sein, das heißt mit rein elektrischem Antrieb oder als Plug-in-Hybride. Ein Elektrofahrzeug verursacht weniger CO_2-Emissionen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Da in der Nutzungsphase von Elektrofahrzeugen erneuerbare Energien eingesetzt werden können, liegt einer der größten Hebel zur Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks in diesem Bereich. Dementsprechend strebt Porsche die Verwendung nachhaltiger Energiequellen wie Wind und Solar an.

Aufgrund der Vorteile der E-Mobilität hat sich Porsche für eine konsequente Elektrifizierungsstrategie entschieden. Mit diesem eingeschlagenen Pfad strebt das Unternehmen eine technologische Spitzenposition an. Der Durchbruch der E-Mobilität ist abhängig von einer bedarfsgerechten, barrierefreien und verfügbaren Ladeinfrastruktur sowie einem kundenfreundlichen Ladevorgang. Porsche verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz. Das Unternehmen arbeitet stetig an der Weiterentwicklung der Ladetechnologien und der Ladeinfrastruktur. Das angestrebte Ziel lautet: Neue Produkte und Services sollen das Laden zu einem individuellen Kundenerlebnis machen und entsprechend schnell und attraktiv gestaltet sein.

Mit dem Joint Venture IONITY wird die Schnellladeinfrastruktur mit 350-kW-Ladesäulen in ganz Europa ausgebaut und vorangetrieben. Insgesamt sollen mehr als 400 Ladeparks in Betrieb genommen werden. Zu Hause können Porsche Kunden die Batterie des Taycan mit einer eigens konstruierten Wallbox über Nacht mit bis zu 22 Kilowatt vollladen. Unterwegs bietet der Porsche Charging Service seinen Nutzern bereits heute einen Zugang zu über 100.000 Ladepunkten in ganz Europa – mit der Möglichkeit einer zentralen Abrechnung.

Alternative Kraftstoffe
Porsche priorisiert die Elektrifizierungsstrategie. Ergänzend verfolgt das Unternehmen auch Wege, den CO_2-Ausstoß von Fahrzeugen mit Benzinmotoren und Hybridantrieben in bestimmten Bereichen über Effizienzmaßnahmen hinaus CO_2-reduzierter zu gestalten. Hierzu setzt Porsche auf sogenannte eFuels.

Unter eFuels versteht Porsche synthetische, flüssige Kraftstoffe. Diese werden aus rein mit regenerativer Energie gewonnenem Wasserstoff und nichtfossilem Kohlendioxid erzeugt, welches beispielsweise aus der Umgebungsluft gefiltert wird.

Mit eFuels könnten auch klassische Porsche Modelle potenziell nahezu CO_2-neutral betrieben werden. Zusammen mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet das Unternehmen an der Weiterentwicklung dieser alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab. Dabei möchte Porsche weltweite Best-Standorte erschließen, um regenerative Energiequellen zu nutzen. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit dieser neuen Energieträger gewährleistet. Um die Herstellungsprozesse weiter zu verbessern, wirkt Porsche in Baden-Württemberg beispielsweise bei dem Projekt „eFuels – Kraftstoffe neu denken" mit. Dieses wurde im Rahmen des von der Landesregierung initiierten „Strategiedialogs Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg" ins Leben gerufen.

Gemeinsam mit Siemens Energy und einer Reihe von internationalen Unternehmen hat Porsche im Berichtsjahr ein Pilotprojekt in Chile entwickelt. Aus dem Projekt soll die weltweit erste integrierte und kommerzielle Großanlage zur Herstellung synthetischer, klimaneutraler Kraftstoffe hervorgehen. Der Bau der Anlage erfolgt unter dem Grundsatz der Umwelt- und Sozialverträglichkeit. In der Pilotphase werden bereits 2022 etwa 130.000 Liter eFuels erzeugt. In zwei Schritten soll die Kapazität dann bis 2024 auf rund 55 Millionen Liter gesteigert werden. Bis 2026 sind weitere 550 Millionen Liter pro Jahr geplant. Porsche ist Hauptabnehmer des grünen Kraftstoffs aus der Pilotanlage, der mithilfe von elektrischem Strom aus Windkraft hergestellt wird. Der Projektstandort in Chile hat im weltweiten Vergleich sehr günstige Voraussetzungen: Dort weht ein beständiger und starker Wind. Daraus resultieren sehr niedrige Stromerzeugungs- und damit niedrige Herstellkosten. Des Weiteren wird zusätzliche erneuerbare Energie erzeugt, welche nicht in Konkurrenz zu anderen Industriebedarfen steht.

Dieselthematik

Seit Februar 2018 hat Porsche keine Dieselantriebe mehr in seinem Portfolio. Das Unternehmen engagiert sich zudem im Konzernverbund aktiv gegen die Stickoxidbelastung in deutschen Städten. Vor der Entscheidung von Porsche, zukünftig keine Fahrzeuge mit Dieselantrieb mehr anzubieten, hatte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) bei bestimmten Porsche Dieselfahrzeugtypen aufgrund von Unregelmäßigkeiten in der Motorsteuerungssoftware eine Umrüstung durch Software-Updates im Rahmen eines Rückrufs angeordnet. Die entsprechenden Rückrufaktionen für alle betroffenen Porsche Dieselfahrzeuge wurden gestartet. Im Jahr 2017 hatte Porsche Fahrzeuge des Typs Cayenne 3,0-Liter-V6-Diesel der Emissionsklasse Euro 6 aufgrund von einzelnen technischen Eigenschaften der Motorsteuerungssoftware in Deutschland zurückgerufen. Mitte Oktober 2017 gab das KBA das von Porsche zur Prüfung vorgelegte Software- Update frei. Seitdem holt Porsche die Fahrzeuge zum kostenfreien Software-Update in die Werkstätten zurück. Das Software-Update wurde in Deutschland bereits bei mehr als 99 Prozent der betroffenen Fahrzeuge umgesetzt.

Bei Fahrzeugen des Typs Macan 3,0-Liter-V6-Diesel der Emissionsklasse Euro 6 ordnete das KBA im Juli 2018 eine entsprechende Umrüstung an. Am 1. August 2018 hat die Behörde das von Porsche zur Prüfung vorgelegte Software-Update freigegeben. Porsche holt seit Oktober 2018 die Fahrzeuge

dieses Typs zum kostenfreien Software-Update in die Werkstätten. Die Erfüllungsquote liegt in Deutschland gegenwärtig bei über 99 Prozent.

Das KBA hat des Weiteren für die Fahrzeuge vom Typ Cayenne 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5 und Euro 6) und Panamera 4,0-Liter-V8-Diesel (Euro 6) jeweils Bescheide über einen Rückruf erteilt. Bei Fahrzeugen des Typs Panamera 4,0-Liter-V8-Diesel (Euro 6) hat das KBA das von Porsche vorgelegte Software-Update im August 2019 freigegeben. Mit dem Rückruf der Fahrzeuge wurde im November 2019 begonnen; das Software-Update wurde bereits bei rund 98 Prozent der betroffenen Fahrzeuge durchgeführt. Die Genehmigungen der Software-Updates für Fahrzeuge des Typs Cayenne 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5 und Euro 6) hat das KBA im Januar 2020 (Euro 5) bzw. im Juli 2020 (Euro 6) erteilt. Die Fahrzeughalter wurden hierzu von den zuständigen Porsche Partnern kontaktiert und die Rückrufaktion begonnen. Die Erfüllungsquote in Deutschland liegt für die Fahrzeuge des Typs Cayenne 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 5) sowie für die Fahrzeuge des Typs Cayenne 4,2-Liter-V8-Diesel (Euro 6) gegenwärtig bei über 88 Prozent.

Darüber hinaus hat sich Porsche bereit erklärt, für Euro-5-Fahrzeuge der Typen Cayenne und Panamera 3,0-Liter-V6-Diesel Software-Updates zu erstellen. Die Freigabe dieses Software-Updates durch das KBA ist im Januar 2020 erfolgt. Die Serviceaktion wurde umgehend im Markt veröffentlicht und den Kunden als kostenfreies Software-Update zur Verfügung gestellt. Die Erfüllungsquote in Deutschland liegt gegenwärtig bei rund 62 Prozent. Das Software-Update wird in Kürze auch in den anderen Ländern des EU-Raums angeboten.

Neue Mobilitätskonzepte

Porsche setzt in seiner Antriebsstrategie auf einen technischen Dreiklang: emotionale Verbrenner, starke Hybride, performante E-Mobile. Damit bildet Porsche die Anforderungen und Bedürfnisse der Kunden, der Umwelt und der Politik ab. Ergänzt wird dieser Dreiklang durch die Nutzung neu am Markt verfügbarer Technologien, wie zum Beispiel eFuels.

Ressourcenknappheit und Klimawandel intensivieren eine Innovations- und Marktdynamik. Darin werden Fahrzeuge und ihre Nutzung angepasst. Einerseits führen sie zu einer Diversifizierung von Antriebskonzepten hin zu effizienteren Varianten. Andererseits werden neuartige, flexible Fahrzeugnutzungsmodelle entwickelt. Daneben verändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden rasant. Dies gilt sowohl für den Besitz als auch für die Nutzung eines Automobils. Digitalisierung, Konnektivität und ihr Wunsch nach mehr Flexibilität und Nachhaltigkeit beschleunigen diesen Wandel. Der Kunde erwartet Mobilitätsangebote zwischen neuen Hardware-Konzepten und digitalen Services, die Fortbewegung ermöglichen.

Individuelle Mobilität in der Smart City
Mobilität bedeutet heute mehr als die Bewegung von A nach B. In urbanen Räumen stellen sich mit dem Besitz eines eigenen Fahrzeugs zunehmend Fragen. Porsche arbeitet daher auch an Angeboten, welche die urbane Mobilität komfortabler und flexibler gestalten. Für Städte rückt die Mobilität als eines der

relevantesten Entwicklungsfelder für mehr Lebensqualität in den Vordergrund.

Stadtplaner werden so zu wichtigen Stakeholdern der Automobilindustrie. Entsprechend hoch sind Maßnahmen priorisiert, die bestehende Fragen beantworten, darunter Staus, CO_2- und Lärmemissionen, Zeitverlust und Parkraumknappheit. Somit ist eine enge Zusammenarbeit zwischen städtischen Behörden und Anbietern neuer Mobilitätslösungen entscheidend.

Porsche entwickelt innovative Produkte und Dienstleistungen. Diese sind Ausdruck einer flexiblen und den Bedürfnissen der Zeit entsprechenden Mobilität. Ziel ist es, individuelle Mobilität nachhaltig zu machen und Smart Cities zu realisieren. Dabei geht es unter anderem um die bedarfsgerechte Fahrzeugnutzung (zum Beispiel flexible Nutzungsmodelle und Premium Rental) und die nahtlose Anbindung an andere Verkehrsmittel.

Die Elektrifizierung der Porsche Flotte spielt daher auch bei der Konzeption der Mobilitätsprodukte eine bedeutende Rolle. Alle Angebote unter der Dachmarke „Porsche Drive" reagieren auf veränderte Kundenwünsche. Sie bringen eine flexible, digitale und individuelle Nutzung mit elektrischen Fahrzeugen in Einklang. Flexible Lösungen wie „Porsche Drive Flex", „Porsche Drive Abo" und „Porsche Drive Rental" sollen dem Kunden den Einstieg in die Elektromobilität noch einfacher gestalten. Die Kunden können so elektrisches Fahren für einen längeren Zeitraum erleben, ohne sich direkt festlegen zu müssen. Deshalb werden bei Porsche Elektromobilität und Mobilität eng verknüpft. Beim Pilotprodukt „Porsche Drive Flex" kann der Kunde innerhalb eines Abonnements zwischen verschiedenen Fahrzeugen wählen und seinen Fahrzeugwechsel per App definieren. Der Taycan steht auch für das „Porsche Drive Abo" zur Verfügung. Dieses schließt die Lücke zwischen Kurzzeitvermietung (bis 28 Tage) und dem klassischen Leasinggeschäft (ab zwölf Monate). Dabei wurde die Modellreihe Taycan mit besonderen Konditionen angeboten, um einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen.

Zielgerichtete Zusammenarbeit

Um den sich wandelnden Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Verantwortung für Mobilitätsservices unter einem Dach bei der Porsche Financial Services gebündelt. In enger Zusammenarbeit mit der Porsche AG, den Importeuren, den Tochtergesellschaften der Porsche Financial Services und weiteren internen und externen Partnern werden die Mobilitätsangebote auf globaler Ebene entwickelt und skaliert. Die Produkte sollen so effizient wie möglich angeboten werden, um dem Kunden eine Premium User Experience zu ermöglichen. Deshalb steht die Entwicklung digitaler Lösungen in enger Kooperation mit der Porsche Digital GmbH an oberster Stelle.

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

Porsche arbeitet an verschiedenen Stellschrauben, um die bestehenden und neuen Mobilitätsangebote

fortlaufend zu optimieren. Dazu zählen unter anderem die Kompensation der lokalen CO_2-Emissionen der „Porsche Drive"-Flotte durch das Kompensationsangebot „Porsche Impact" und die zunehmende Nutzung digitaler Prozesse.

Mobilitätsmanagement an den Standorten
Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätsangebots für Mitarbeiter an den Porsche Standorten. Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, den Pendel- und Dienstverkehr der Mitarbeiter nachhaltiger zu gestalten. Seit 2015 realisiert das Unternehmen dazu konsequent verschiedene Maßnahmen. So erhalten die Mitarbeiter einen monatlichen Zuschuss für die Firmentickets des öffentlichen Nahverkehrs und das Job-Ticket der Deutschen Bahn. Auf der S-Bahn-Strecke zwischen den Stuttgarter Standorten Weilimdorf und Zuffenhausen gilt zudem der Porsche Werksausweis als Fahrschein für Dienstfahrten. Für alle weiteren dienstlichen Fahrten zwischen den Standorten wurden eng getaktete Shuttle-Busse etabliert, die das individuelle Verkehrsaufkommen reduzieren. Darüber hinaus hat Porsche bereits 2019 ein Job-Rad-Angebot eingeführt. Dieses bietet der Belegschaft einen attraktiven Vorteil beim Fahrradkauf.

Um das Verkehrsaufkommen weiter zu flexibilisieren, wurde ein digitales und stationäres Parkleit- und Informationssystem im Berichtsjahr installiert sowie ein unternehmensweites Mobilitäts-Dashboard etabliert. Dort werden die Mitarbeiter in Echtzeit über verfügbare Parkplätze und das Verkehrsaufkommen informiert. Dazu stellt das Unternehmen Angebote zu ÖPNV und Porsche Dienstshuttles an den jeweiligen Standorten bereit. Zudem setzt Porsche am Standort Stuttgart-Zuffenhausen ein Pilotprojekt um. Dabei können Unternehmensbereiche mit einem erhöhten Mobilitätsbedarf künftig E-Bikes für dienstliche Zwecke nutzen.

Aufgrund der Pandemie-Entwicklung sind weitere Maßnahmen zum Ausbau des Mobilitätsangebots geplant. Diese umfassen neben der Wiedereinführung einer Mitfahr-/Pendel-App auch den Ausbau von Radangeboten, beispielsweise durch den Aufbau von Radservice-Punkten.

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

Wie sich die Projekte auf die gesteckten Ziele auswirken, wird durch Mitarbeiterbefragungen und Verkehrsstromanalysen gemessen. Hierbei zeigt sich, dass das übergreifende Verkehrsaufkommen kontinuierlich verbessert wird. Auch der Modal Split, also die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, hat sich positiv verändert.

MEDIA ENQUIRIES



Thomas Hagg

Director Politics and Society (ad interim)
+49 (0) 711 / 911 24542
thomas.hagg@porsche.de



Maximilian Steiner

Team Lead Stakeholder Networks and Society
+49 (0) 170 / 911 6083
maximilian.steiner@porsche.de

Verbrauchsdaten

Taycan mit Performance-Batterie (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-geschaefts-und-nachhaltigkeitsbericht-2021/umwelt-soziales-und-unternehmensführung/dekarbonisierung.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/61f1b3fe-4b76-48c7-a831-fd3520293904.zip