

# Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?



**Eine Konzernstudie des Dachverbands  
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

Januar 2009

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?**  
**Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung – Überblick über die Ergebnisse	3
2. Das Unternehmen	4
1. Zahlen und Fakten	5
2. Die CSR Vision	6
3. CSR Aktivitäten	6
1. Umwelt	7
2. Arbeitsbedingungen	12
3. Gesellschaft	13
4. Gemeinschaft	13
4. Schlusswort und Ausblick	14
5. Literatur	15



In der vorliegenden Studie wird untersucht, wie die Porsche AG ihre unternehmerische Verantwortung in Bezug auf Umwelt und Gesellschaft wahrnimmt – die Corporate Social Responsibility (CSR). Im Vordergrund stehen dabei Aspekte im Bereich Umweltschutz. Nach einer kurzen Einführung, die das Resultat der Studie zusammenfasst, werden das Unternehmen Porsche AG und die Vision, die Porsche selbst formuliert, vorgestellt.

Im zweiten Teil der Studie werden alle Aspekte, die über die Website und den Geschäftsbericht 2007/2008 zugänglich waren, hinsichtlich ihrer Wirkung auf Umwelt, Arbeitsbedingungen und Gesellschaft untersucht. Dabei werden positive und negative Entwicklungen gegenübergestellt und Forderungen zur Verbesserung der Unternehmens-Performance benannt. Der Schluss fasst die Ergebnisse zusammen und gibt Empfehlungen, wie Porsche die CSR-Performance verbessern sollte.

Markus Dufner, Geschäftsführer des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre, stellte die Studie bei der Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE am 30. Januar 2009 in Stuttgart vor.

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**



**911 Turbo Coupé**

Hubraum: 3.600 ccm

Leistung: 353 kW / 480 PS

CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 307 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 305 km/h

Beschleunigung 0-100: 4,2 sec.

Gewicht: 1.615 kg

## 1. Einleitung

„Alle reden vom Klima. Wir kümmern uns darum. Schon lange.“<sup>1</sup> – so beginnen auf der Website der Porsche AG die Ausführungen zum Thema Umwelt. Was folgt, sind Beschreibungen über die Bemühungen des bekanntesten Sportwagenherstellers Deutschlands in den Bereichen Technologie, Hybrid und Schadstoffreduzierung und immer wieder die Betonung, dass Umweltschutz bei Porsche Tradition hat und schon immer von großer Bedeutung war. Was aber gänzlich fehlt, ist ein transparenter Nachhaltigkeitsbericht mit detaillierten Zahlen, Fakten und klar vorgegebenen Zielen, an denen sich der Hersteller messen lassen könnte.

Klimaschutz und soziale Verantwortung sind Entscheidungskriterien für Investoren geworden. Es gibt nicht mehr viele DAX-Konzerne, die keinen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen. Porsche reklamiert eine hohe Bedeutung des Umweltschutzes, berichtet aber nicht transparent darüber. Porsche liegt diesbezüglich weit hinten im Feld der Automobilkonzerne. Das bestätigen sowohl die Rating-Agentur OEKOM Research<sup>2</sup> als auch das Öko-Trend-Institut Freiburg<sup>3</sup>, die darauf hinwei-

<sup>1</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/>

<sup>2</sup> Oekom Research gibt zu Porsche an, dass das Unternehmen im Rating vor allem durch seine mangelnde Transparenz zu Umwelt- und Sozialstandards (auch in der Zulieferkette) auffällt und sich vor allem im Vergleich zu anderen Unternehmen derselben Branche zu Fragen der Unternehmensethik sehr bedeckt hält (Auskunft per Email)

<sup>3</sup> Das Öko-Trend-Institut Freiburg berichtet, dass Porsche trotz mehrfacher Anfragen nur sehr spärliche Auskünfte

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

sen, dass Firmen, die Aktivitäten vorzuweisen haben, diese auch gerne darstellen. Doch mangelnde Transparenz kann sich ein DAX-Konzern wie Porsche in der heutigen Zeit nicht mehr erlauben.

Die aktuellen Entwicklungen in der Automobilbranche lassen die Alarmglocken bei den Herstellern läuten, insbesondere für Automobile mit großvolumigen Motoren. Die Absätze gehen kontinuierlich zurück, im Jahr 2008 gab es einen besonders starken Einbruch, der deutlich macht, dass speziell Edelkarossen mit hohem Spritverbrauch sich mehr und mehr zu Ladenhütern entwickeln. Die Bürger wollen keine Spritschlucker mehr kaufen und ökologische Aspekte beim Autokauf treten in den Vordergrund. Eine repräsentative Umfrage des Brüsseler Meinungsforschungsinstitutes tns-opinions, die der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in Auftrag gegeben hat, besagt, dass 83 % der Bundesbürger von ihren politischen Repräsentanten verlangen, die Autoindustrie dazu zu zwingen, bis 2012 verbrauchsärmere Autos auf den Markt zu bringen. Zwei Drittel sehen inzwischen beim Neuwagenkauf den niedrigen Verbrauch eines Wagens als entscheidend an.<sup>4</sup> Leider hat sich in den Verhandlungen zu CO<sub>2</sub>-Emissions-Grenzwerten in der EU im November 2008 die Autolobby mal wieder durchsetzen können. Die von der EU-Kommission geplante 120 g/km Marke bis 2012 im Flottendurchschnitt wurde aufgeweicht und eine stufenweise Einführung dieses Wertes bis 2015 vereinbart. Auch das Langfristziel von 95 g bis 2020 ist noch nicht sicher gestellt.<sup>5</sup>

Porsche gehört zu den Konzernen, die diese Entwicklung komplett ignorieren. Der Flottendurchschnitt von Porsche lag 2007 bei 287 g/km, im Jahr 2002 lag er noch bei 274,4 g/km.<sup>6</sup> Kein anderer deutscher Automobilkonzern ist soweit entfernt von sparsamen, ökologischen, innovativen Produkten in seiner Flotte wie der Sportwagenbauer aus Zuffenhausen.

In einer Greenpeace-Studie (09/2007) wurden Automobile verschiedener Hersteller, die auf der IAA 2007 neu vorgestellt wurden, hinsichtlich einer sich abzeichnenden Trendwende in den vier Kategorien Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Technik, Antrieb, Gewicht untersucht. Die Ergebnisse des Porsche Cayenne Hybrid waren in allen Bereichen fatal. Das Gesamturteil lautete: „Absolut indiskutabel, die Verbindung abwegiger Modellpolitik mit einem technisch falschen Ansatz macht das Ganze nicht besser. Die Modellreihe muss aus dem (Stadt-)Verkehr eliminiert werden.“<sup>7</sup>

## **2. Das Unternehmen Porsche Automobil Holding SE**

Die Porsche Automobil Holding SE bildet das Dach der operativ tätigen Tochtergesellschaft Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und führt die Beteiligung an der Volkswagen AG. Durch die neue Struktur stellt Porsche sicher, dass die Selbstständigkeit und Unabhängigkeit des traditionsreichen Stuttgarter Unternehmens vollständig gewahrt bleiben. Das ist der Sinn und Zweck der Trennung der Beteiligungsverwaltung vom operativen Geschäft. Gleichzeitig entsteht mit der Holding eine Unternehmenseinheit, die für das Beteiligungsmanagement zuständig ist.<sup>8</sup>

Die Aktien der Porsche AG sind in stimmrechtbehaltete Stammaktien und stimmrechtlose Vorzugsaktien zu unterteilen. Die Stammaktien gehören den Familien Porsche und Piëch. Da die börslich notierten Papiere Vorzugsaktien sind und daher kein Stimmrecht besitzen, können nur die Familien Porsche und Piëch auf das Unternehmen Einfluss nehmen. Eine Einflussnahme über die an der Börse gehandelten Aktien ist nicht möglich.

---

über umwelt- und nachhaltigkeitsrelevante Unternehmensbereiche macht. Hiermit unterscheidet sich das Unternehmen deutlich von den meisten anderen Automobilherstellern und -importeuren in Deutschland. Sie bewerten die Informationspolitik als negativ und nicht zeitgemäß (Auskunft per Email).

<sup>4</sup> <http://www.bund.net/nc/bundnet/presse/pressemitteilungen/detail/zurueck/pressemitteilungen/artikel/tns-umfrage-deutsche-wollen-sparsamere-autos-eu-muss-strenge-co2-grenzwerte-bis-2012-durchsetzen/>

<sup>5</sup> o.A.: „Auto: EU schwächt Umweltziele ab“, in: Die Zeit, Nr. 50, 4.12.2008, S. 37

<sup>6</sup> Staud, Torald/Kutschera, Kristian (2008): „Die CO<sub>2</sub>-Champions“, in: Greenpeace Magazin, Juni 2008, S.20f.

<sup>7</sup> [http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user\\_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf](http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf)

<sup>8</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porschese/>

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?**  
**Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

## 2.1 Zahlen und Fakten



### Cayenne Turbo S

Hubraum: 4.806 ccm

Leistung: 404 kW / 550 PS

CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 372 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0-100: 5,2 sec.

Gewicht: 2.430 kg

Porsche ist ein vergleichsweise kleiner Automobilkonzern und produziert ausschließlich Sportwagen. Porsche ist nach eigenen Angaben der profitabelste Automobilhersteller weltweit.<sup>9</sup> Die Produktpalette umfasst lediglich vier verschiedene Typen: Boxster, Cayman, 911 und Cayenne.<sup>10</sup> Die Porsche Automobil Holding SE hat im Geschäftsjahr 2007/08 (31. Juli) trotz des weltweiten Konjunkturabschwungs bei Ergebnis, Umsatz und der Produktion neue Rekorde eingefahren. Der Nachfrageeinbruch in der gesamten Automobilindustrie im Herbst 2008 hat jedoch auch Porsche erfasst. Im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09 wird ein Rückgang der Verkäufe erwartet. Das abgelaufene Geschäftsjahr 2007/08 war das erfolgreichste in der 60-jährigen Geschichte von Porsche. Erneut ist der hohe Ergebnissprung auf Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG zurückzuführen.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porschephilosophy/principleporsche/>

<sup>10</sup> <http://www.porsche.com/germany/models/>

<sup>11</sup> <http://www.porsche-se.com/pho/de/news/?pool=pho&id=2008-11-26>

## Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche? Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

- Gesamtumsatz 2007/2008<sup>12</sup>: 7,466 Milliarden Euro
- Jahresüberschuss vor Steuern 07/08: 8,569 Milliarden
- Absatz Neufahrzeuge 07/08: 98.652 (davon Cayenne: 45.478)
- Beschäftigte weltweit zum 31.07.2008: 12.202
- Produktionsstandorte weltweit zum 31.07.2008: 20 (weitere in Planung)

### 2.2 CSR-Vision

Porsche nimmt nach eigenen Angaben das Thema Umweltschutz so ernst, dass das Unternehmen stets seiner Zeit voraus war. Der erste offiziell genehmigte Abgastest in Europa wurde 1966 in Weissach mit einem Porsche 911 durchgeführt. 1987 waren 85 % aller neu produzierten Porsche mit Katalysator ausgeliefert worden, obwohl es vom Gesetzgeber noch nicht vorgeschrieben war.<sup>13</sup> Als Beitrag zur aktuellen Debatte setzt Porsche sich zum Ziel, bis 2012 den Verbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Fahrzeuge um bis zu 20 % zu senken.<sup>14</sup> Der intelligente Leichtbau soll weiterhin ein vorrangiges Ziel bleiben.<sup>15</sup> Der neue Cayenne, der 2009 auf den Markt kommen soll, soll 9 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen. Er wird wie auch der Panamera mit Hybrid-Antrieb angeboten und 2009 auf dem Markt eingeführt.<sup>16</sup>

Des Weiteren gibt Porsche an, ein Umweltmanagement aufgebaut und bereits 1977 dem Entwicklungsbereich angegliedert zu haben. Es kontrolliert und bewertet die erzielten Umweltleistungen an allen Standorten und koordiniert die Planung sowie die Installation weiterer Maßnahmen. Porsche postuliert die Ziele, Fahrzeuge mit Umwelt- und Sicherheitstechnik auf höchstem Niveau herzustellen, Produkte und Produktionsverfahren ständig vorausschauend auf ihre Umweltverträglichkeit zu prüfen, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt zu minimieren, Ressourcen schonend einzusetzen sowie bei Mitarbeitern, Dienstleistern, Lieferanten und Kunden ein verantwortungsvolles Bewusstsein gegenüber der Umwelt zu schaffen.<sup>17</sup>

### 3. CSR-Aktivitäten

In Bezug auf diese Ziele ist festzustellen, dass CSR-Aktivitäten sich bei Porsche in erster Linie auf das Thema Umweltschutz beschränken und hauptsächlich die Produktion betreffen. Gesellschaftliches Engagement ist – wenn man die online publizierten Angaben berücksichtigt – in geringem Maße vorhanden. Aktivitäten an den einzelnen Standorten und zu allgemeinem sozialen Engagement, welches nicht in Zusammenhang mit Porsche und der Automobilbranche steht, werden weder auf der Website noch im Geschäftsbericht erwähnt. Angaben zu Zulieferern werden kurz unter dem Punkt „Umweltschutz bei Vertragspartnern“ gemacht. In der folgenden Tabelle sind alle öffentlich zugänglichen Informationen zu CSR-Aktivitäten aufgelistet. Die Studie unterscheidet drei Ebenen der Wirkung:

- **Ebene 1:** Hier werden Aktivitäten eingruppiert, die den Interessen der direkten Stakeholder des Unternehmens dienen – den Mitarbeitern, Kunden, umliegenden Kommunen. Die Initiativen auf dieser Ebene sind gesellschaftlich verantwortlich, weil sie die Situation der Anspruchsgruppen verbessern und haben gleichzeitig einen direkten Nutzen für das Unternehmen. Das Unternehmen handelt im aufgeklärten Selbstinteresse.
- **Ebene 2:** Hier erfassen wir CSR-Aktivitäten, die eine größere Gruppe von Stakeholdern betreffen und über die unmittelbaren Partner des Unternehmens hinausgehen. Der Nutzen für das Unternehmen ist eher indirekt, lässt sich im Einzelfall oft nicht genau zu beziffern. Was jedoch erreicht wird, ist

<sup>12</sup> Alle Zahlen beziehen sich auf das Geschäftsjahr vom 01.08.2007 bis 31.07.2008 und sind dem Geschäftsbericht 2007/2008 zu entnehmen: <http://www.porsche-se.com/pho/de/annualreport-0708/> (wie folgt als Porsche Geschäftsbericht 2007/2008 zitiert).

<sup>13</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/challenge/>

<sup>14</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/performanceorientation/>

<sup>15</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/lightweightconstruction/>

<sup>16</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/hybrid/concept/>

<sup>17</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/management/>

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

eine Image-Verbesserung für das Unternehmen, indem konkreter Nutzen gestiftet wird für Anspruchsgruppen in der Gesellschaft.

- **Ebene 3:** Initiativen des Unternehmens, um mit Blick auf die breitere Gesellschaft etwas zu bewirken, und richtungweisende Veränderungen herbeizuführen. Der indirekte Nutzen für den Konzern ist bedeutend. Der Ruf als Unternehmen und als Arbeitgeber wird verbessert. Gleichzeitig werden wesentlich gesellschaftliche Anliegen gefördert.

<b>Ebene 1</b>	<b>Umwelt</b>	<b>Arbeit(sbedingungen)</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Gemeinschaft</b>
	Umweltbildung im Konzern	Gesundheitstage	Nachwuchsförderung	
	Lastenheft	Altersteilzeit ab 55		
	Ökobilanzierung von Ladungsträgern	Sonderprämie		
	Umweltschutz bei Vertragspartnern			
	ISO 14001 und EMAS			
	Abfall reduzieren			
<b>Ebene 2</b>	<b>Umwelt</b>	<b>Arbeit(sbedingungen)</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Gemeinschaft</b>
	CO2 Emissionen reduzieren			Benefizfußballturnier in Leipzig
	Maßnahmen am Standort Zuffenhausen			Neue Orgel in Leipzig finanziert (1,8 Mio. Euro)
	Landschaftspflegekonzept in Leipzig			
<b>Ebene 3</b>	<b>Umwelt</b>	<b>Arbeit(sbedingungen)</b>	<b>Gesellschaft</b>	<b>Gemeinschaft</b>
	Kampf gegen die Londoner Congestion Charge Hier wurde ein öffentliches Gut absichtlich angegriffen		Firmenwagen Steuervorteile	

Im Folgenden finden Sie Ausführungen zur obigen Tabelle.

## Umwelt

Umweltschutz, so sagt Porsche, habe im Unternehmen Tradition. Der Konzern setze seit langem hohe Umweltziele und setze für deren Umsetzung viel Geld ein.<sup>18</sup> Genaue Zahlenangaben werden jedoch nur in geringem Umfang gemacht.

### Ebene 1

**Umweltbildung im Konzern:** Alle Mitarbeiter sollen umfassend zum Thema Umweltschutz informiert werden. So wurde im Berichtsjahr 2007/2008 eine neue Broschüre mit dem Titel „Abfallmanagement der Porsche AG – Fragen & Antworten“ mit wesentlichen Informationen zu Abfällen aus dem Büro, aus der Produktion, den Werkstätten und Prüfständen erstellt. Jährlich findet eine Umweltwoche statt. Im Geschäftsjahr 2007/08 luden Mitarbeiter des betrieblichen Umweltschutzes zu Seminaren ein, die den Porsche-Beschäftigten die aktuelle Gesetzeslage und die technischen Möglichkeiten näher bringen sollten.<sup>19</sup>

*Kommentar:* Rechtfertigt das die Überschrift ‚Umweltbildung‘? Was kostete die Broschüre, welche Handlungs-Strategien wurden umgesetzt? Wie viele Mitarbeiter nehmen an den Seminaren teil und was sind die Wirkungen?

<sup>18</sup> Porsche Geschäftsbericht 2007/2008, S. 78.

<sup>19</sup> Porsche Geschäftsbericht 2007/2008, S. 89.

## **Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche? Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

Im **Lastenheft** jeder Neu- und Weiterentwicklung sind auch die für die Umwelt relevanten Ziele festgeschrieben.<sup>20</sup> Um welche Ziele es sich genau handelt, wird jedoch nicht angegeben.

*Kommentar:* Beim oben erwähnten Flottenverbrauch kann es sich nicht um Weichen stellende Veränderungen handeln. Das Lastenheft scheint eine unambitionierte Übung zu sein, um den gesetzlichen Vorschriften und der öffentlichen Meinung etwas entgegenzukommen.

Seit Kurzem setzt Porsche eine **Ökobilanzierung von Ladungsträgern (Transportmittel)** ein, mit der diese hinsichtlich ökologischer Aspekte verglichen werden. Dabei werden zum einen die Umweltwirkungen und zum anderen der Primärenergiebedarf bei der Herstellung, Nutzung und End-of-Life-Phase der Ladungsträger bewertet. Diese Bewertung diene dann als Entscheidungsinstrument, mit dem die ökologischen Auswirkungen in Abhängigkeit von Umlaufbestand und Transportentfernung beurteilt werden können.<sup>21</sup>

*Kommentar:* Leider fehlen Ergebnisse über dadurch verringerte Emissionen.

**Umweltschutz bei Vertragspartnern:** Es existiert eine Verhaltensrichtlinie Umweltschutz, die sicher stellen soll, dass auch Fremd- und Vertragsfirmen die gleichen Standards und Gesetze anwenden wie Porsche.<sup>22</sup>

*Kommentar:* Das ist eine lahme Maßnahme, die kaum Konsequenzen bei den Lieferanten haben dürfte.

**ISO 14001 und EMAS:** Der Standort Zuffenhausen hat sich 1996 verpflichtet, seine umweltpolitischen Aktivitäten nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung (EMAS) regelmäßig kontrollieren zu lassen. Das gilt ebenso für die internationale Norm ISO 14001. Auch die Standorte Weissach und Leipzig sind nach ISO 14001 zertifiziert. Zuletzt wurde die Wirksamkeit der Umweltmanagementsysteme im Juni 2006 in der Kategorie „Best in class“ geprüft und bestätigt.<sup>23</sup> Die Porsche Leipzig GmbH wurde im Juni 2008 nach der ISO 14001 zertifiziert.<sup>24</sup>

*Kommentar:* Über andere Standorte wird diesbezüglich nichts erwähnt.

**Abfallreduzierung: Hier setzt Porsche Maßstäbe:** mit dem „Design for Recovery“ wird geplant, wie eine spätere, umweltgerechte Entsorgung der Fahrzeuge sichergestellt werden kann. Somit sind auch die Entsorgung von Altfahrzeugen und deren Recycling umweltschonend. Die nach der EU-Altfahrzeugrichtlinie von 2006 geforderte Verwertungsquote von 85 % der Fahrzeugmasse wird von Porsche bereits heute erfüllt. Um die von 2015 an geforderte Verwertungsquote von 95 % zu erreichen, werden geeignete Verfahren für gegenwärtig noch nicht verwertbare Materialien entwickelt.<sup>25</sup>

### Ebene 2

**Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen:** Seit 15 Jahren hat Porsche die CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich um 1,7% gesenkt.<sup>26</sup> Bis 2012 sollen der Verbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge um bis zu 20 % weiter gesenkt werden.

*Kommentar:* Was mit „bis zu“ gemeint ist, bleibt offen.

<sup>20</sup> [http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/performance orientation/](http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/performance%20orientation/)

<sup>21</sup> Porsche Umwelterklärung 2007, S. 9:

<http://www.porsche.com/filestore.aspx/default.pdf?pool=germany&type=download&id=environmentalprotection-management-pdf3&lang=none&filetype=default>

<sup>22</sup> Porsche Geschäftsbericht 2007/2008, S. 81.

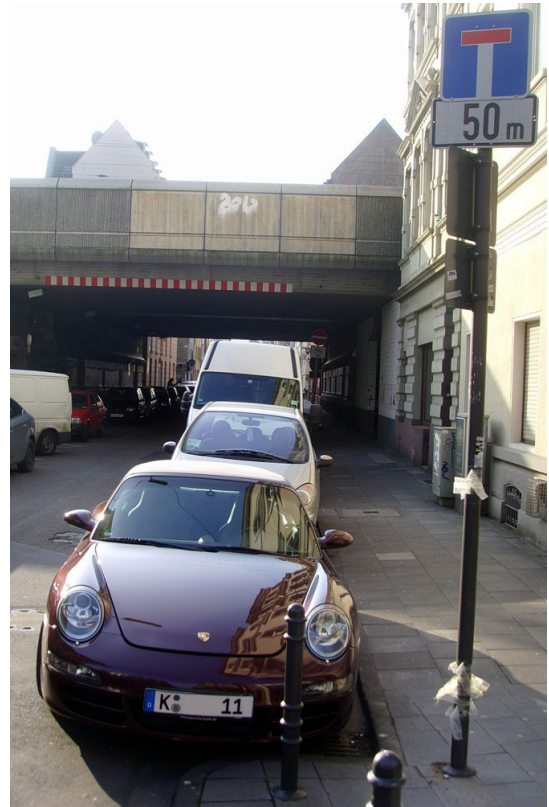
<sup>23</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/management/>

<sup>24</sup> Porsche Geschäftsbericht 2007/2008, S. 83.

<sup>25</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/recycling/>

<sup>26</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/challenge/>

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**



**Porsche in der Sackgasse?**

Porsche gehörte jedoch auch zu jenen Automobilkonzernen, die eifrig gegen die von der EU-Kommission geplanten CO<sub>2</sub>-Emissions-Grenzwerten bis 2012 wetterten und gar mit Produktionsverlagerung ins Ausland drohten.<sup>27</sup> Mit einer Reihe von Maßnahmen bemüht sich Porsche, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, wohl jedoch nicht in dem Maße, wie die EU-Kommission es verlangt:

- **VarioCam Plus:** ein System zur Verstellung der Einlassnockenwellen sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile. Es ermöglicht neben bester Laufqualität, günstigem Kraftstoffverbrauch und geringen Schadstoffemissionen vor allem hohe Leistungs- und Drehmomentwerte.<sup>28</sup>

*Kommentar:* Also eine Innovation bei der die Leistungsoptimierung im Vordergrund steht und die Verbrauchsverringering ein Nebeneffekt ist.

- **Benzindirekteinspritzung:** Auch die Cayenne Modelle bedienen sich moderner Technologie, um moderate Emissionswerte zu erreichen. Ein Beispiel: Alle Cayenne Modelle verfügen über eine Benzindirekteinspritzung.<sup>29</sup>

*Kommentar:* Benzindirekteinspritzung ist heutzutage Standard. Warum wird dies bei Porsche als bemerkenswert erwähnt?

- **Beimischung von Biokraftstoff:** Porsche plant den Einsatz immer größerer Mengen von alternativen Energien für seine Fahrzeuge. Alle Sportwagen werden schon vor der gesetzlichen

<sup>27</sup> <http://www.wiwo.de/unternehmer-maerkte/co2-richtlinie-der-eu-stoesst-bei-porsche-auf-widerstand-243972/> und <http://www.evoluzzer-blog.de/unternehmen-im-wandel/porsches-zick-zack-fahrt-zur-nachhaltigkeit/>

<sup>28</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/variocamplus/>

<sup>29</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/fuelinjection/>

## Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche? Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Frist die Grenzwerte der Abgasnorm EU 5 einhalten. Bereits heute sind darüber hinaus alle Porsche Motoren für Ethanol-Beimischungen von 10% tauglich. Beim Cayenne lassen sich länderspezifisch sogar bis zu 25 % Bio-Ethanol beimischen. Außerdem ist ein Flexible Fuel Vehicle (FFV), das sowohl mit Benzin als auch mit einer Beimischung von 85 % Ethanol betrieben werden kann, in Arbeit.<sup>30</sup>

*Kommentar:* Es werden keinerlei Reflektionen zum Einsatz von Bio-Ethanol vorgebracht. Auch wenn die Idee der Verwendung von Bio-Ethanol zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Grunde ökologisch interessant zu sein scheint, so wird sie doch seit geraumer Zeit von vielen Seiten schon sehr kritisch gesehen, da sie zahlreiche negative ökologische Effekte hat, wie zum Beispiel steigende Lebensmittelpreise oder die Abholzung von Regenwald. Außerdem wird zur Herstellung von Bio-Ethanol ebenso CO<sub>2</sub> ausgestoßen, so dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz sehr unterschiedlich ausfällt.<sup>31</sup>

- **Materialauswahl:** Porsche bezeichnet den intelligenten Leichtbau als Grundlage für niedrige Verbrauchswerte in Verbindung mit überragenden Fahrleistungen. So wird beispielsweise ein hoher Anteil an Aluminiumgusslegierungen, Kunststoffen und höherfesten Stahlblechen verwendet. Sie sind wesentlich stabiler und leichter als herkömmlicher Stahl. Die 911-Modelle von Porsche bestehen zu fast 20 % aus Leichtmetallen.<sup>32</sup> Porsche setzt bei der Materialauswahl auf hohe Qualität, um zu gewährleisten, dass die Autos sehr lange halten.<sup>33</sup>

*Kommentar:* Die Investitionen in die Methode des Leichtbaus sind generell als positiv zu werten. Diese Methode verkörpert nach wie vor einen der wichtigsten Ansätze zur Verbrauchsreduzierung. Gewichtsverringerungen bei Fahrzeugen sind sehr effektiv und müssen beim zukunftsorientierten Fahrzeugbau eine zentrale Rolle spielen.<sup>34</sup> Jedoch: Ein Anteil von 20 % an Leichtbaumaterialien ist nicht besonders viel. Außerdem werden keine Angaben zum Leichtbau bei den anderen drei Modellen außer 911 gemacht. Die Öko-Bilanz der verwendeten Rohstoffe wird nicht offen gelegt. Aluminium zu produzieren ist sehr energie-intensiv. Es stellt sich die Frage, wie sich das in der Öko-Bilanz des Fahrzeuges auswirkt. Weitere Maßnahmen zur Gewichtsverringerung wie kleinere Fahrzeuge, kleinere Motoren werden nicht erwogen und sind offensichtlich ein Tabu. Wir vermuten sogar, dass trotz der Nutzung von Leichtbaumaterialien die Automobile insgesamt schwerer und *nicht* leichter geworden sind.

- **Hybrid-Motor:** Porsche hat sich nach eigenen Angaben für das effizienteste und technisch anspruchsvollste Konzept entschieden: den Parallel-Full-Hybrid.<sup>35</sup> Der Porsche Cayenne wird weniger als 9 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen. Das ist eine Reduzierung um mehr als 25%. Auch der Panamera – Markteinführung 2009 – wird mit Hybrid-Antrieb angeboten. Im Gegensatz zum gängigen Full-Hybrid wird beim Parallel-Full-Hybrid die Elektromaschine in den Antriebsstrang integriert. Der Hybrid-Manager schaltet den Verbrennungsmotor zu oder ab, so wie es für die jeweilige Fahrweise optimal ist. Es heißt, dass bei Überland- und Autobahnfahrten bessere Verbrauchswerte erzielt werden können und bei Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h der Hybrid-Manager den Verbrennungsmotor „abwerfen“ kann.<sup>36</sup>

*Kommentar:* Der Hybrid-Motor ist auf den ersten Blick eine herausragende Innovation in der Automobiltechnologie, mit der sich Porsche gerne schmückt. Der Verbrauch erscheint für ein Fahrzeug dieser Klasse relativ gering. Die Werte ändern sich aber bei einem Auto dieser Kategorie (Geländewagen mit extrem schlechtem cW- Wert) bei höheren Geschwindigkeiten. Die Aussage des „Normverbrauchs-Wertes“ ist hier besonders irreführend. Der reale Verbrauch dürfte auch bei der Hybridversion zwischen 12 und 14 Litern liegen, bei hohen

<sup>30</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/biofuel/>

<sup>31</sup> Siehe dazu [http://www.bund.net/index.php?id=936&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=2695&tx\\_ttnews\[backPid\]=447](http://www.bund.net/index.php?id=936&tx_ttnews[tt_news]=2695&tx_ttnews[backPid]=447)

und Bernhardt, Dörte (2006): Ökobilanz von Bioethanol. Eine Literaturstudie, Germanwatch.

<sup>32</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/technology/lightweightconstruction/>

<sup>33</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/longtermcar/>

<sup>34</sup> Siehe hierzu z.B. Dauensteiner, Alexander (2001): Der Weg zum Ein-Liter-Auto. Minimierung aller Fahrwiderstände mit neuen Konzepten, Springer, 66ff.

<sup>35</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/hybrid/concept/>

<sup>36</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/hybrid/>

## **Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?** **Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

Geschwindigkeiten weit darüber. Greenpeace sagt dazu:

Die Technik verkörpert eine besonders unsinnige Kombination: Ein extrem verbrauchsintensives Modell wird durch eine aufwändige und das Gewicht weiter steigernde Technik „verbessert“. Darüber hinaus geht diese Technik auch noch in die falsche Richtung. Dass der Hybrid der falsche Ansatz ist, wird inzwischen von verschiedenen Verkehrsexperten bekräftigt<sup>37</sup>. Die Verbindung dieser Technik mit einem „Klimaschwein“ vom Kaliber des Cayenne kann nur noch als Perversion bezeichnet werden – auch wenn die CO<sub>2</sub>-Emission „pro PS“ (Originalton Porsche) im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen niedrig ist. Angaben zum Gewicht sind bisher nicht erhältlich, es dürfte aber in der Größenordnung des heutigen Cayenne liegen (ca. 2 t).<sup>38</sup>

- Optimale **Gemischzusammensetzung** als Beitrag zur Schadstoffreduzierung<sup>39</sup>
- **Motorentests** werden kalt, also ohne Benzinverbrauch, durchgeführt.<sup>40</sup>
- **Logistik:** Die Porsche AG hat ihre Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG ausgebaut. Die für die wichtigsten Überseemärkte bestimmten Fahrzeuge der Baureihen 911, Boxster/Cayman und Cayenne werden per Bahn transportiert und seit Neuem wurden auch die Komponentelieferungen zum finnischen Produktionspartner Valmet Automotive von der Straße auf die Schiene verlagert.<sup>41</sup>

**Maßnahmen am Standort Zuffenhausen:** Der Standort in Zuffenhausen grenzt an ein Wohngebiet, woraus sich für Porsche die Bedeutung folgender Maßnahmen und Ziele ergibt um die Belange der Anwohner zu begrenzen: Reduktion der Abfallmenge und der CO<sub>2</sub>-Emissionen; Optimierung der Abwasserbehandlung; Verringerung der wassergefährdenden Stoffe; Einhaltung der Umweltschutz-Richtlinien; Ausbau der internen und externen Kommunikation zum Thema Umwelt.<sup>42</sup>

**Landschaftspflegekonzept am Standort Leipzig:** Ein Biotop soll die bestehende Fauna und Flora dauerhaft erhalten. Das Leben der Tiere soll durch den Fahrbetrieb auf dem Geländeparcours nicht beeinträchtigt wird. Und die Tiere sorgen dafür, dass die Beweidungsflächen nicht verbuschen.<sup>43</sup>

### Ebene 3

**Londoner City-Maut:** Im Juli 2008 hat Porsche eine Klage gegen die Ausweitung der Londoner City-Maut gewonnen. So hat der erst seit Mai amtierende Bürgermeister Boris Johnson nicht – wie von seinem Vorgänger Ken Livingston geplant – die Staugebühr von 8 auf 25 Pfund für Automobile mit besonders hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen eingeführt. Diese war für Oktober 2008 geplant und wäre eine Fortsetzung der bereits seit 2003 bestehenden und sehr effektiven City-Maut gewesen. Der Verkehr war seit deren Einführung um ein Drittel zurückgegangen. Von der neu geplanten Stufe wären lediglich 30.000 Fahrzeuge betroffen gewesen, neben Sportwagen u.a. Jeeps mit Allrad-Antrieb, und es handelte sich *nicht*, wie vom britischen Porsche Chef Andy Goss fälschlich behauptet, um eine „gegen alle Autofahrer gerichtete, politisch motivierte Abgabe“. Die Prozesskosten von 400.000 Pfund muss nun die Stadt London mit Steuergeldern zahlen.<sup>44</sup>

*Kommentar:* Porsche untergräbt mit dieser Aktion seine eigenen Ansprüche, ein Konzern zu sein, dem es „nicht um die Ehre, sondern um die Umwelt“ geht und der sich „seiner unternehmerischen Verantwortung zum Schutz der Umwelt und zur nachhaltigen Nutzung der Ressourcen bewusst“ ist.

<sup>37</sup> [http://www.greenpeace.de/themen/klima/nachrichten/artikel/hybridautos\\_sind\\_keine\\_klimaschuetzer/](http://www.greenpeace.de/themen/klima/nachrichten/artikel/hybridautos_sind_keine_klimaschuetzer/)

<sup>38</sup> [http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user\\_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf](http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf)

<sup>39</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/emissionreduction/>

<sup>40</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/production/>

<sup>41</sup> Porsche Umwelterklärung 2007, S. 9.

<sup>42</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/production/>

<sup>43</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/environmentalprotection/leipzig/>

<sup>44</sup> <http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/porsche-siegt-gegen-london/>

## Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche? Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

„Durch vorausschauendes Handeln und das Setzen immer neuer Ziele stellt sich Porsche dieser Verantwortung sowohl gegenüber der heutigen als auch zukünftiger Generationen“<sup>45</sup>, heißt es in der Umwelterklärung 2007. Doch gegen eine City-Maut zu klagen, die für Besitzer von Luxuswagen einen Griff in die Portokasse bedeuten würde, und sich am Ende die Rechtskosten von der Allgemeinheit zahlen zu lassen, zeugt von einer Ignoranz gegenüber den angeblich traditionellen Prinzipien des Konzerns, sich der Verantwortung für die Gesellschaft bewusst zu sein. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass Porsche eine Spende in Höhe der Prozesskosten machen wird. Das Ziel der City-Maut ist zunächst, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren – was gelungen ist – und außerdem, die Umweltbelastung zu reduzieren. Mit der höheren Maut für besonders viel CO<sub>2</sub> emittierende Fahrzeuge wird das Verursacherprinzip geltend gemacht: Wer mehr verschmutzt, muss mehr zahlen. Gegen die Anwendung dieses Prinzips die Gerichte zu bemühen, zeugt von einem „nach mir die Sintflut“-Verantwortungshorizont.



### Die besondere Porsche-Klientel

„Passt mein Hund hier rein?“

„Streicheleinheiten für meinen Besten“

## Arbeitsbedingungen

Porsche gibt an, eine „Kultur des Miteinander zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern“ zu pflegen. In der Tat gilt Porsche als sehr guter Arbeitgeber, der sichere und qualifizierende Arbeitsplätze bietet.

### Ebene 1

Porsche bietet seinen Mitarbeitern **Gesundheitstage** an, um sie vor Krankheiten zu schützen. Im letzten Betriebsjahr war der Themenschwerpunkt Gesundheits- und Krebsvorsorge. Außerdem bietet der Konzern eine **Altersteilzeit ab 55** an.<sup>46</sup>

Mit einer **Sonderzahlung** von 6.000 Euro für jeden Vollzeitbeschäftigten im Unternehmen Porsche machte der Vorstand um Wendelin Wiedeking seinen Mitarbeitern ohne Zweifel eine außerordentliche Freude.

*Kommentar:* Natürlich ist diese Bonuszahlung, mit der den Angestellten eine Ergebnisbeteiligung zugestanden wird, positiv zu sehen. Nimmt man jedoch den Jahresgewinn aus dem Betriebsjahr 2007/2008 vor Steuern von 8,569 Milliarden Euro als aufzuteilende Summe, dann erhalten die 12.202 Mitarbeiter einen Anteil von gerade einmal 0,8%. Anders betrachtet: Würde der gesamte Jahresgewinn an die Mitarbeiter ausgeschüttet, wäre pro Kopf ein Betrag von Euro 700.000 fällig.

<sup>45</sup> Porsche Umwelterklärung 2007, S. 15.

<sup>46</sup> <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porschephilosophy/principalperson/employees/>

## Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche? Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Allerdings wurde ein erheblicher Teil des Gewinns dabei gar nicht durch den Verkauf von Fahrzeugen erwirtschaftet, sondern durch Spekulationsgeschäfte mit VW-Aktien. Diese ließen Porsche zeitweise eher wie eine Investmentbank als einen Automobilhersteller erscheinen. Der Anstieg der Sonderzahlungen an die Mitarbeiter verblasst völlig im Vergleich zum Anstieg des Gehalts von Wendelin Wiedeking. Sein Jahresgehalt betrug im abgelaufenen Finanzjahr 80 Mio. Euro. Damit übertrifft er den viel gescholtenen Deutsche Bank Chef Ackermann (14 Mio. Euro) um ein Vielfaches<sup>47</sup>. Er selbst erkennt wohl die Anstößigkeit und äußert sich zwiespältig zu diesen Summen: „Wer sich in seinem Denken und Handeln so weit von den ethischen Wertmaßstäben entfernt hat, die eine Gesellschaft zusammenhalten, der muss sich nicht wundern, wenn er als Paria behandelt wird“<sup>48</sup>, sagt er und rechtfertigt aber an anderer Stelle sein Gehalt mit den Worten „Wenn ich Erfolg habe, möchte ich auch gut bezahlt werden“<sup>49</sup>. Wenn er in diesem Kontext zwei Stiftungen mit je 5 Millionen Euro ausstattet, dient das wohl eher der Abwehr von Angriffen als einer glaubwürdigen sozialen Werthaltung.

## Gesellschaft

### Ebene 1

Für die Jugend setzt sich Porsche mit einem **Förderprogramm für den Nachwuchs** ein und stellt jedes Jahr 100 Auszubildende mit der Garantie einer anschließenden Übernahme ein. Des Weiteren wird neben anderen Sponsoring-Partnern das so genannte GaraGe-Technologiezentrum in Leipzig unterstützt. Porsche bietet Jugendlichen innerhalb dieses Projekts auch die Möglichkeit, in einer Lehrwerkstatt mit einem echten 911 Turbo unter Anleitung eines Porsche-Mitarbeiters Einblicke in die aktuelle Entwicklung der Automobiltechnologie zu bekommen.<sup>50</sup> Außerdem pflegt Porsche eine Partnerschaft mit der Nikolaischule in Leipzig, bei der die Ideen der Jugendlichen gefördert werden sollen.<sup>51</sup>

### **Steuerliche Bevorzugung von Firmenwagen**

Porsche dient die aktuelle Lage bei der Besteuerung von Dienstwagen in Deutschland enorm, da diese vor allem überdurchschnittlich große und teure Wagen begünstigt. So hat ein Porsche Cayenne Turbo, ein wahrer Klimakiller mit 358g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer, derzeit einen Gesamtsteuervorteil von 9384 Euro. Im Vergleich dazu hat ein VW Polo Blue Motion (99g/km) einen Gesamtsteuervorteil von gerade mal 1714 Euro.

## Gemeinschaft

### Ebene 2

In Leipzig wird jährlich ein **Benefizfußballturnier** veranstaltet, bei dem die Summe der Startgelder (insgesamt etwa 8000 Euro) an Kinderprojekte gespendet werden.<sup>52</sup> Auf kultureller Ebene hat Porsche vor einigen Jahren einen gehörigen Betrag gespendet. So wurde am 31.10.2004 die „**neue Ladegast-Orgel**“ in der Leipziger Nikolaikirche geweiht. Ermöglicht wurde die Restaurierung der größten Orgel Sachsens durch eine Spende in Höhe von 1,8 Mio. Euro durch Porsche.<sup>53</sup>

*Kommentar:* Weder im Geschäftsbericht noch auf der Website werden die Förderung weiterer sozialer oder ökologischer Aktivitäten und Projekte genannt. Daher bleibt unklar, inwieweit sich der Porsche-Konzern in diesem Bereich engagiert. Für einen Konzern mit derarti-

<sup>47</sup> <http://www.ftd.de/koepfe/whoiswho/:Debatte-um-Managergeh%E4lter-Wiedeking-der-neue-Buhmann/437035.html>

<sup>48</sup> [http://www.presseportal.de/pm/6755/918006/w\\_v\\_werben\\_und\\_verkaufen](http://www.presseportal.de/pm/6755/918006/w_v_werben_und_verkaufen)

<sup>49</sup> <http://www.manager-magazin.de/koepfe/artikel/0,2828,521566,00.html>

<sup>50</sup> <http://www.porsche-leipzig.com/de/porscheleipzig/porscheinleipzig/garagetechologie.aspx>

<sup>51</sup> <http://www.porsche-leipzig.com/de/porscheleipzig/porscheinleipzig/partnerschulen.aspx>

<sup>52</sup> <http://www.porsche-leipzig.com/de/porscheleipzig/porscheinleipzig/soziales.aspx>

<sup>53</sup> <http://www.porsche-leipzig.com/de/porscheleipzig/porscheinleipzig/kulturelles.aspx>

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

gen Geschäftszahlen bleibt zu hoffen, dass es noch zahlreiche andere Projekte gibt, die Porsche national und international unterstützt. Sind weitere geförderte Projekt von Porsche nicht bekannt, weil es sie nicht gibt oder weil Porsche sie nicht veröffentlicht?

#### **4. Schlusswort und Ausblick**

Porsche stellt Luxusautos her. Seine Kunden sind Menschen, die es „zu etwas gebracht“ haben. Es gehört zur persönlichen Konsumfreiheit, sportliche, starke und schnelle Fahrzeuge zu besitzen, zu fahren und sich in diesen zu zeigen. Porsche hat mit seinen qualitativ hochwertigen Fahrzeugen eine Sonderstellung auf dem Automarkt und wird von vielen Seiten bewundert. Doch der Konzern hat damit auch eine Vorbildfunktion. Ebenso seine Kunden. Denn wer sich einen Porsche leisten kann, hat in der Regel eine gut situierte gesellschaftliche Position. Es wäre schön, wenn diese gesellschaftliche Stellung auch mit Verantwortung für die gesellschaftlichen Belange einhergehen würde. Wir würden von Porsche-Kunden erwarten, dass sie zu den zu Beginn genannten 83 % der Deutschen gehören, die inzwischen das Bewusstsein für ökologische Verantwortung haben und von der Politik strenge Grenzwerte für Schadstoffemissionen fordern. Es ist mittlerweile anerkannt, dass der Klimawandel von Menschen gemacht ist. Der Autoverkehr in Deutschland ist für 12 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist – Tendenz steigend!. Angesicht dieses Szenarios haben Spritschleudern mit PS-Zahlen, die bei Befolgung der Straßenverkehrsordnung kaum genutzt werden können, auf der Straße endgültig nichts mehr verloren.

Der Porsche-Konzern beginnt seine über gerade mal vier Seiten gehenden Ausführungen zum Thema Umwelt<sup>54</sup> im aktuellen Geschäftsbericht 2007/2008 mit einer ausführlichen Erläuterung, wie gering der Anteil des CO<sub>2</sub>-Emissionen des Autoverkehrs an den Gesamtemissionen ist. *Wie wichtig ist jemandem ökologisches Engagement tatsächlich, wenn er dieses leider so kurze Kapitel so beginnt?*

Warum lässt Porsche diesbezüglich die Konkurrenz so deutlich vorbeiziehen? Schaut man sich einen Tesla oder einen Loremo an, die über das Stadium des Konzepts hinaus sind, wird deutlich, was technisch längst möglich ist. So wie viele andere Autokonzerne hat Porsche bis heute die technologischen Fortschritte dazu genutzt, immer größere Modelle mit mehr Spritverbrauch zu produzieren, obwohl die Situation des Planeten Erde genau das Gegenteil verlangt.

In der Werbung dominieren die Aspekte Sportlichkeit und Prestige. Der Kunde wird dadurch in seinem Statusbedürfnis und Konkurrenzverhalten angesprochen. Ohne Rücksicht auf Verträglichkeit mit der gesellschaftlichen Situation werden Ego-Zentrierung und Ignoranz gefördert. Porsche (und andere Hersteller von Luxusartikeln) sollte beginnen, den Gebrauch des Luxus-Fahrzeugs einerseits umweltpolitisch zu entschärfen – indem z.B. Offset-Zahlungen durch Werbung und Marketing attraktiv dargestellt werden – und andererseits in soziale Bezüge einzubetten, z.B. indem Initiativen gestartet werden, bei denen die Porsche-Käufer mit sozialen Projekten kooperieren.

Der Porsche-Vorstand sollte seine gesellschaftliche Verantwortung viel deutlicher erkennen und zeigen, dass er hohe Umweltziele setzt. Die technologischen Möglichkeiten und kreativen Kräfte, über die Porsche zweifelsohne verfügt, sollten genutzt werden, leichtere und sparsamere Fahrzeuge mit kleineren Motoren zu bauen. Andererseits reicht es nicht, nur nach technologischen Lösungen zu suchen.

Der Konkurrent Range Rover propagiert z.B. in seinem Kundenkreis die Förderung von Off-Set-Zahlungen an Projekte (z.B. Solarküchen in Indien, Aufforstungsprojekte, effiziente Brennholzkocher in Afrika etc.), mit denen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der gleichen Menge eingespart werden, wie sie durch den Erwerb und das Fahren eines Porsches ausgestoßen werden. Im Dialog mit den Kunden könnten sie diese Form der „Ökologischen Schadensbegrenzung“ des Autokaufs/fahrens propagieren. Der Autoproduzent könnte mit gutem Beispiel vorangehen und einen Teil der Kosten für die Offsets übernehmen. Es wäre weiterhin ein Zeichen von Realitätssinn und Verantwortungsfähigkeit, wenn Porsche sich im politischen Raum *für* eine strenge Fassung der Emissionsgrenzwerte stark machen würde, anstatt sich dagegen zu stemmen. Der Konzern Porsche und seine Kun-

<sup>54</sup> Porsche Geschäftsbericht 2007/2008, 78-81.

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

den gehören zur Konsum-Elite der Gesellschaft. Sie sollten ihre gesellschaftlichen und finanziellen Möglichkeiten nutzen, um mit innovativen Ideen den Automobilmarkt in eine wirklich ökologische Richtung zu drehen.

Ist es nicht attraktiver, zu einer Elite von zukunftsorientierten Entscheidern zu gehören als einfach nur die Konsum-Ideale der fünfziger und sechziger Jahre weiterzuleben?



**Auf Kollisionskurs**

## 5. Literatur

### *Primär*

Porsche Geschäftsbericht 2007/2008: <http://www.porsche-se.com/pho/de/annualreport-0708/>

Porsche Umwelterklärung 2007:

<http://www.porsche.com/filestore.aspx/default.pdf?pool=germany&type=download&id=environmentalprotection-management-pdf3&lang=none&filetype=default>

<http://www.porsche.com>

<http://www.porsche-leipzig.com>

<http://www.porsche-se.com>

### *Sekundär:*

Bernhardt, Dörte (2006): Ökobilanz von Bioethanol. Eine Literaturstudie, Germanwatch.

Dauensteiner, Alexander (2001): Der Weg zum Ein-Liter-Auto. Minimierung aller Fahrwiderstände mit neuen Konzepten, Springer.

o.A.: „Auto: EU schwächt Umweltziele ab“, in: Die Zeit, Nr. 50, 4.12.2008.

Staud, Torald/Kutschera, Kristian (2008): „Die CO2-Champions“, in: Greenpeace Magazin, Juni 2008.

**Alle reden vom Klima. Was kümmert es Porsche?  
Eine Konzernstudie des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**

<http://www.bund.net>

<http://www.evoluzzer-blog.de/unternehmen-im-wandel/porsches-zick-zack-fahrt-zur-nachhaltigkeit/>

<http://www.ftd.de/koepfe/whoiswho/:Debatte-um-Managerege%E4lter-Wiedeking-der-neue-Buhmann/437035.html>

[http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user\\_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf](http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/themen/klima/Bewertungiaa.pdf)

[http://www.greenpeace.de/themen/klima/nachrichten/artikel/hybridautos\\_sind\\_keine\\_klimaschuetzer/](http://www.greenpeace.de/themen/klima/nachrichten/artikel/hybridautos_sind_keine_klimaschuetzer/)

<http://www.manager-magazin.de/koepfe/artikel/0,2828,521566,00.html>

[http://www.presseportal.de/pm/6755/918006/w\\_v\\_werben\\_und\\_verkaufen](http://www.presseportal.de/pm/6755/918006/w_v_werben_und_verkaufen)

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/porsche-siegt-gegen-london/>

<http://www.wiwo.de/unternehmer-maerkte/co2-richtlinie-der-eu-stoesst-bei-porsche-auf-widerstand-243972/>

## **Impressum**

**Autoren der Studie:** Antje Kleine-Wiskott, Gerd Hofielen

**Mitarbeit:** Alexander Dauensteiner, Paul Russmann

**Fotos und Layout:** Markus Dufner

**Herausgeber:** Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Postfach 130335, 50497 Köln, Ebertplatz 12, 50668 Köln

Tel. 0221 / 599 56 47, Fax: 0221 – 599 10 24, Mobil-Tel. 0172 – 29 39 543

dachverband@kritischeaktionaere.de, [www.kritischeaktionaere.de](http://www.kritischeaktionaere.de)