

Gegenantrag des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Porsche AG am 7. Juni 2024

Zu TOP 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Vorstand der Porsche AG kommt weiterhin nicht hinreichend seiner Verantwortung nach, wirksame Maßnahmen für den Klima- und Umweltschutz umzusetzen.

Porsche fliegt zu viel: Klimabilanz im Widerspruch zu Klimazielen

Porsches Klimabilanz 2023 AG steht im Widerspruch zu den eigenen Klimazielen. Statt zu sinken, steigen die klimaschädlichen Emissionen durchweg gegenüber den Vorjahren, teils massiv.

Die direkten Emissionen der Porsche-Standorte (Scope 1) sind gegenüber 2022 um über 44 Prozent auf 17.638 t CO₂e in 2023 gestiegen. Die Emissionen durch den Energiebedarf der Porsche-Standorte (Scope 2) stiegen gegenüber 2022 um fast 6 Prozent auf 84.832 t CO₂e. Die Emissionen durch Geschäftsreisen und die eigene Fahrzeugflotte (Scope 3) stiegen gegenüber 2022 um ganze 78 Prozent auf 91.945 t CO₂e. Für diesen massiven Anstieg sorgten vor allem viele Flugreisen, ein Plus von 137 Prozent. Ein Verweis auf dubiose CO₂-Ausgleichszertifikate ohne Nachweis auf reale Ausgleichswirkung ist keine Lösung.

Um den wirklich relevanten Klimaschaden der Porsche-Produkte zu erkennen, sollten aber auch jene Gesamtemissionen besser offengelegt werden, die durch die Nutzung der im Geschäftsjahr verkauften Fahrzeuge entlang der üblichen Nutzungsdauer entstehen. Porsche weist hier nur die Emissionen pro Fahrzeug aus, die 2023 nur minimal gegenüber 2022 gesunken sind auf 62,7 t CO₂e.

Es ist so nicht nachvollziehbar, in welchem Umfang die 2023 verkauften Verbrenner und Plug-in-Hybride weiter zur Klimakrise beitragen. Wichtig wäre es zudem, reale Verbrauchswerte als Basis zu nutzen, nicht jene, die in der Praxis ohnehin fast nie erreicht werden. Es ist fahrlässig, wie die Porsche AG ihren realen CO₂-Fußabdruck gegenüber der Öffentlichkeit und den Aktionär*innen verschweigt.

Das Porsche die eigenen Klimaziele 2023 erreichen kann, wird anscheinend von Porsche selbst bezweifelt. Porsche hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 die Emissionen der verkauften Fahrzeuge über deren Nutzungsdauer um 70 Prozent gegenüber 2022 zu reduzieren. Dies ist der eigene Maßstab, ob die Elektrifizierungs- und E-Fuel-Strategien erfolgreich sein werden. Doch schränkt Porsche die Zielerreichung selbst ein und lagert die eigene Verantwortung teils mit Verweis auf die unklare Kundennachfrage aus, als ob diese nicht in Zusammenhang mit dem eigenen Angebot stehen würde.

Der Anteil rein elektrisch ausgelieferter Fahrzeuge stagniert praktisch bei 13 Prozent. Auch für 2024 plant Porsche gerade einmal mit 13-15 Prozent vollelektrischer Fahrzeuge bei den Neuwagenverkäufen.

Greenwashing bei angeblich „klimaneutralen“ E-Fuels

Auch bei E-Fuels ist Porsche keinen relevanten Schritt weiter, diese wirklich klimaneutral zu beziehen, geschweige denn im größeren Stil zu vermarkten. Zwar hat Porsche im November 2023 die erste Lieferung synthetischen Benzins aus der weltweit ersten Fabrik für E-Fuels in Südküste erhalten. Doch fehlte die von Porsche beworbene Absaugung von CO₂, das bei der E-Fuel-Produktion entsteht, mittels Direct Air Capture (DAC). Jetzt soll vor Ort mit HIF-Global eine eigene DAC-Anlage installiert werden – die Endsynthese zu E-Fuels erfolgt aber weiterhin nach tausenden Kilometern Seetransport mittels fossiler Energie nach Europa.

Ob batterieelektrisch, hybrid, mit E-Fuels oder konventionell angetrieben: Eine Antriebs- oder Kraftstoffwende ist noch lange keine Ressourcenwende. Bei leistungsstarken und entsprechend energie- und ressourcenhungrigem Sportwagen im Luxussegment schaut Porsche nur etwas auf die Effizienz. Doch das gesamte Produktportfolio widerspricht einem Suffizienzgedanken allein schon beim Fahrzeuggewicht.

Italien: Waldzerstörung für Porsche-Teststrecke

Für den Ausbau seiner Teststrecke plant Porsche 200 Hektar eines geschützten Steineichenwaldes auf dem Gelände des Nardò Technical Centers in Süditalien zu fällen. Umweltschützer*innen und Bürgerinitiativen weisen darauf hin, dass Porsche es sich hier zu einfach mache, eine nachhaltige Aufforstung sei wegen zu wenig Wasser in der Region problematisch. Wenn die Aufforstung nicht gelinge, könne der Schaden noch größer sein. Riesige Brachflächen mit Hitzestau statt Artenvielfalt und Klimaneutralität wären dann die Folge. Zudem wäre es laut der Bürgerinitiative für Porsche auch möglich, die Teststrecke zu erweitern, ohne Bäume fällen zu müssen – außerhalb des jetzigen Geländes.

Zwangsarbeitsrisiken in China: Menschenrechtliche Sorgfalt ungenügend

Wäre Porsche seinen menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in Bezug auf Risiken uigurischer Zwangsarbeit in den Lieferketten Chinas ernsthaft nachgekommen, hätte sich der Konzern die aktuellen Probleme beim Import in die USA sparen können. Anfang 2024 war die Einfuhr von 13.000 Neuwagen von Porsche, aber auch Audi und Bentley von den US-Behörden gestoppt worden. Ein aus China stammendes Bauteil durfte wegen der Maßnahmen der USA gegen Produkte mit hohem Zwangsarbeitsrisiko nicht eingeführt werden.