

CAYENNE TURBO ELECTRIC

850 kW
(1.156 PS)

OVERBOOST-LEISTUNG BEI
LAUNCH CONTROL¹

2,5 s

BESCHLEUNIGUNG 0 – 100 KM/H

260 km/h

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

¹ Details zum Messverfahren unter
www.porsche.com/gtr21



NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

(Teil des zusammengefassten Lageberichts)

140

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

- 140 Allgemeine Grundlagen
- 141 Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette
- 147 Doppelte Wesentlichkeitsanalyse
- 156 Einbeziehung von Stakeholdern
- 159 Governance

167

UMWELT

- 168 Klimawandel
- 193 Umweltverschmutzung
- 205 Wasser
- 210 Biodiversität und Ökosysteme
- 217 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- 229 EU-Taxonomie

241

SOZIALES

- 242 Arbeitskräfte des Unternehmens
- 267 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 279 Corporate Citizenship
- 283 Verbraucher und Endnutzer

289

GOVERNANCE

- 290 Unternehmensführung

306

ANNEX

- 306 Nichtfinanzielle Kennzahlen der Porsche AG 2025
- 307 Liste der wesentlichen Angabepflichten
- 311 Tabelle zur Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltspflicht
- 312 Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften

ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

Das Berichtsjahr 2025 markiert einen wichtigen Meilenstein in der Nachhaltigkeitsberichterstattung des Porsche AG Konzerns. Erstmals wird der Bericht vollständig nach den Anforderungen der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) erstellt. Bereits 2024 wurden die Inhalte freiwillig an die neuen europäischen Standards angelehnt. Diese Grundlage wurde im aktuellen Berichtsjahr konsequent weiterentwickelt, um die Transparenz der nachhaltigkeitsbezogenen Offenlegungen weiter zu erhöhen. Die angegebenen geprüften Informationen zu Umwelt, Sozialem und Unternehmensführung verdeutlichen, wie der Porsche AG Konzern danach strebt, Verantwortung entlang seiner Wertschöpfungskette zu übernehmen und die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen konsequent strategisch zu verankern.

Die vorliegende Nichtfinanzielle Erklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns wurde erstmals in Übereinstimmung mit der CSRD und dem zugehörigen Berichtsrahmenwerk „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS) erstellt. Der Konsolidierungskreis für die Nichtfinanzielle Erklärung wurde auf Grundlage des Konsolidierungskreises des Konzernabschlusses erstellt und berücksichtigt die Anforderungen der CSRD inklusive Wesentlichkeitskriterien. Über den Konsolidierungskreis hinaus hat der Porsche AG Konzern keinen Anwendungsfall der operativen Kontrolle im Sinne der ESRS identifiziert.

Für Angaben, die den gesamten Konsolidierungskreis betreffen, wird in der Nichtfinanziellen Erklärung die Formulierung „Porsche AG Konzern“ verwendet.

Sofern einzelne Aussagen innerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung nur für einen Teil des Konsolidierungskreises bzw. einzelne Konzerngesellschaften gelten, ist dies in den jeweiligen Aussagen kenntlich gemacht (z. B. „Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften“ oder „Porsche Leipzig GmbH“).

Die Nichtfinanzielle Erklärung des Porsche AG Konzerns und der Porsche AG wurde unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen an die Nichtfinanzielle Erklärung gem. §§ 289b bis 289e HGB erstellt. Die wichtigste Konzerngesellschaft für den Porsche AG Konzern ist die Porsche AG. Wesentliche Aussagen für den Porsche AG Konzern sind daher weitgehend deckungsgleich für die Porsche AG. Informationen zu den wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikatoren der Porsche AG sind Bestandteil der Nichtfinanziellen Erklärung.

Neben CSRD und ESRS hat der Porsche AG Konzern die Inhalte des Berichts zudem an die Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards in ihrer aktuellen Fassung von 2021, die Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) und des Automobilsektors Standards des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) angelehnt und zu diesem Zweck zusätzliche Indizes erstellt. Die Nichtfinanzielle Erklärung enthält auch die Angabepflichten der → **EU-Taxonomie** (gem. Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852).

Der Berichtszeitraum der Nichtfinanziellen Erklärung ist, analog zur Finanzberichterstattung, der 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025. Der Porsche AG Konzern wendet die in ESRS 1 (Allgemeine Anforderungen) definierten kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizonte für die Berichterstattung an. Sofern im Einzelfall davon abgewichen wird, ist dies bei den entsprechenden Angaben transparent dargestellt und erläutert.

Falls einzelne Kennzahlen Messunsicherheiten unterliegen oder auf indirekten Quellen bzw. Schätzungen beruhen, wird dies bei den entsprechenden Angaben transparent offengelegt. Dieses Vorgehen wird ebenfalls für Daten zur vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette angewendet, die im Einzelfall anhand indirekter Quellen wie Sektordurchschnittsdaten oder anderer Näherungswerte geschätzt worden sind. Aufgrund der Ausweitung des Geltungsbereichs nichtfinanzieller Kennzahlen werden teilweise keine Vorjahreswerte berichtet.

Für die Nichtfinanzielle Erklärung wurde bei der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen neben der eigenen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns sowohl die vor- als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt. Inwieweit sich die einzelnen Richtlinien, Maßnahmen, Ziele und Kennzahlen auch auf die Wertschöpfungskette oder einzelne Bestandteile der Wertschöpfungskette beziehen, wird in den nachfolgenden Kapiteln im Einzelnen erläutert.

Von der Möglichkeit, bestimmte narrative Angaben zu geistigem Eigentum, Know-how oder Innovationsergebnissen auszulassen, wurde Gebrauch gemacht. Von der Möglichkeit, qualitative Informationen über bevorstehende Entwicklungen oder Angelegenheiten, über die noch verhandelt wird, wegzulassen, wurde kein Gebrauch gemacht.

Die nach ESRS 2 IRO-2 geforderte Liste der Angabepflichten und die Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften sind im → **Annex** der Nichtfinanziellen Erklärung aufgeführt. Das gilt auch für die Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltspflicht, die gemäß ESRS 2 GOV-4 erstellt wurde.

Die Aufnahme von Informationen mittels Verweis auf andere Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts des Porsche AG Konzerns wird an den jeweiligen Stellen im Bericht kenntlich gemacht.

Liste der Angabepflichten, die (teilweise) auf Angaben außerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung verweisen:

Angabepflicht	Verortung
GOV-2	Risiko- und Chancenbericht
SBM-1	Grundlagen des Konzerns
SBM-1	Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns
SBM-1	Ertragslage
SBM-1	Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
IRO-1	Risiko- und Chancenbericht
IRO-1	Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements

STRATEGIE, GESCHÄFTSMODELL UND WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns

Der Porsche AG Konzern ist ein führender Hersteller von exklusiven Sportwagen und entwickelt, produziert und vertreibt Fahrzeuge, Motoren sowie sonstige Komponenten und Teile. Ein weiterer Geschäftszweck sind Finanzdienstleistungen, insbesondere Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen für Kundinnen und Kunden sowie Händler.

Die Porsche AG ist die Muttergesellschaft des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern ist Teil des Volkswagen Konzerns, einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Porsche AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Die Porsche AG übt im Elektrizitätssektor die Funktionen Erzeugung und Vertrieb aus.

Der Geschäftszweck und die Organisationsstruktur des Porsche AG Konzerns sind im Kapitel → **Grundlagen des Konzerns** im zusammengefassten Lagebericht beschrieben.

Produkte und Märkte

Der Porsche AG Konzern stellt sein Angebot an Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen flexibel auf. Denn der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von der Regulatorik ab. Als Reaktion auf die aktuellen Marktsituationen sieht der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr eine Neuausrichtung der → **Fahrzeugproduktstrategie** vor. Diese umfasst die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt sowie die Verlängerung des Angebots von Verbrenner- und Hybridmodellen. Angepasst an die neuen Marktrealitäten sieht der Porsche AG Konzern vor, den Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen auszubauen, allerdings auf einem geringeren Niveau als bisher geplant. Im Berichtsjahr lag der Anteil an Kundinnen und Kunden ausgelieferter elektrifizierter Neufahrzeuge – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid – bei 34,4 %.

Insbesondere bei der Entwicklung von und der Beschaffung für die neuen vollelektrischen Modelle werden durch die Nutzung von Plattformen und Modulen im Rahmen des Volkswagen Konzerns Synergien geschaffen. Um die Treibhausgasemissionen auch im Fahrzeugbestand zu reduzieren, investiert der Porsche AG Konzern zusätzlich in die Erzeugung synthetischer Kraftstoffe, sogenannter eFuels.

Der Porsche AG Konzern ist mit seinen Produkten auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Weitere Informationen zu aktuellen Entwicklungen in den relevanten Automobilmärkten befinden sich im Kapitel → **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen** im zusammengefassten Lagebericht.

Weitere Informationen sowie eine Aufgliederung der Gesamtsatzerlöse finden sich im Kapitel → **Ertragslage** im zusammengefassten Lagebericht.

Für ausgewählte Produkte des Porsche AG Konzerns, wie u. a. die Porsche-Fahrzeuge, bestehen in verschiedenen Märkten gesetzliche Vorgaben mit lokalen Einschränkungen oder Untersagungen. Umfassende Handelsbeschränkungen bestehen z. B. aufgrund internationaler Sanktionen für den russischen Markt (inkl. Belarus). Diese untersagen den dortigen Vertrieb von Fahrzeugen und Serviceleistungen des Porsche AG Konzerns.

Beschäftigte

Zum Ende des Berichtszeitraums waren im Porsche AG Konzern 41.780 Mitarbeitende beschäftigt, was einem leichten Rückgang in Höhe von 2 % im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht.

Weitere Kennzahlen zu den Beschäftigten des Porsche AG Konzerns sind im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** zu finden.

Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern verfügt zur Sicherstellung seiner Geschäftstätigkeit über eine weitverzweigte und komplexe Wertschöpfungskette, die mehr als 2.300 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 4.700 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial umfasst.

Die **vorgelagerte Wertschöpfungskette** umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Fahrzeugkomponenten und -bauteilen. Der Porsche AG Konzern unterhält enge Beziehungen zu einer Vielzahl von unmittelbaren Zulieferern, die eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Rohstoffen und Vorprodukten spielen. Bei der Rohstoffgewinnung arbeitet der Porsche AG Konzern eng mit dem Volkswagen Konzern und unmittelbaren Zulieferern zusammen, die Rohstoffe wie z. B. Stahl oder Aluminium liefern.

Der Porsche AG Konzern kauft auch Teile und Komponenten für seine Fahrzeuge zu. Für wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke betreiben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften jedoch eigene Produktionsstätten. Durch die Kontrolle dieser wesentlichen Produktionsschritte verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, hohe Qualitätsstandards zu erfüllen und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementieren zu können.

Der Kern der **eigenen Geschäftstätigkeit** des Porsche AG Konzerns umfasst die zentralen Aktivitäten der Entwicklung, der Produktion und des Vertriebs von Fahrzeugen sowie die Bereitstellung von Dienstleistungen.

Wichtigste Stakeholder in diesem Kontext sind die Mitarbeitenden sowie der Betriebsrat des Porsche AG Konzerns, die Investoren und die Gesellschaft. Im Rahmen des Vertriebs, der Wartung und des Erhalts der Fahrzeuge findet zudem eine enge Zusammenarbeit mit dem Händlernetz sowie den Servicepartnern statt.

In der Fahrzeugentwicklung investiert der Porsche AG Konzern in fortschrittliche Technologien, um hochmoderne Fahrzeuge zu produzieren. Bei der Fahrzeugentwicklung werden auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt.

Die eigene Fahrzeugproduktion erfolgt in den auf Effizienz und Qualität ausgerichteten Werken der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH. Effiziente Logistikprozesse sollen dabei eine nahtlose Integration aller Schritte – von der Produktion bis zur Auslieferung der Fahrzeuge – ermöglichen. Gleichzeitig soll ein Beitrag zur Reduzierung von Emissionen und Kosten geleistet werden. Der Vertrieb der Fahrzeuge erfolgt über ein globales Netz von Händlern, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge möglichst zeitnah und zuverlässig ausliefern.

Die **nachgelagerte Wertschöpfungskette** umfasst die Nutzungsphase der Fahrzeuge, Wartung und Reparatur sowie das End-of-Life-Management. Die wichtigsten Stakeholder sind dabei die Kundinnen und Kunden. Weitere entscheidende Stakeholder sind Vertriebs- und Servicepartner.

Die Nutzungsphase der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen stehen im Mittelpunkt der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Händler und Servicepartner des Porsche AG Konzerns bieten umfassende Service- und Reparaturleistungen an. Der Originalteilhandel und Mobilitätsdienstleistungen sollen dazu beitragen, dass die Kundinnen und Kunden möglichst jederzeit Zugang zu qualitativ hochwertigen Ersatzteilen und flexiblen Mobilitätslösungen haben.

Der Porsche AG Konzern treibt den Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge als eine wesentliche Voraussetzung für die Elektromobilität voran. Neben Ladestationen an den Händlerstandorten bestehen im Berichtsjahr zehn Schnellladestationen des Porsche AG Konzerns entlang der wichtigsten Verkehrsrouten. Weitere vier sind in Deutschland und der Schweiz bereits im Bau. Darüber hinaus beteiligt sich der Porsche AG Konzern an einem weiteren Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur. → **E1 Klimawandel**

Wertschöpfungskette eines Fahrzeugs des Porsche AG Konzerns

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

1 | Rohstoffgewinnung

Gewinnung von Materialien wie Stahl, Aluminium, Magnesium oder Leder unter zunehmender Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsanforderungen



2 | Vorprodukte und Zulieferer

Bezug von Komponenten und Bauteilen über ein internationales Partnernetzwerk



3 | Entwicklung

Entwicklung von Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen



Eigene Geschäftstätigkeit

4 | Produktion

Möglichst effiziente und qualitätsorientierte Fertigung von Fahrzeugen



Nachgelagerte Wertschöpfungskette

7 | End-of-Life-Management

Recycling von Fahrzeugen und Komponenten als Beitrag zur Rückgewinnung wertvoller Rohstoffe



6 | Nutzung und Service

Nutzung der Fahrzeuge durch die Kundinnen und Kunden und Zugang zu Service- und Reparaturleistungen



5 | Vertrieb

Internationales Händlernetzwerk für die Kundinnen und Kunden



Das End-of-Life-Management ist integraler Bestandteil einer nachhaltigeren Wertschöpfungskette. Hierbei stehen vor allem das Produkt- und Batterie-Recycling im Fokus. Der Porsche AG Konzern entwickelt und implementiert daher zusammen mit Kooperationspartnern aktiv Prozesse, um Batterien möglichst umweltgerecht zu recyceln und wertvolle Rohstoffe zurückzugewinnen. Diese Maßnahmen sollen zu einer Abfallreduzierung und zum Ressourcenerhalt beitragen, wodurch der ökologische Fußabdruck erheblich verringert werden kann.

Der Porsche AG Konzern berücksichtigt bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge die Recycling-Fähigkeit von Werkstoffen und die Trennbarkeit von Materialien. Wo technisch und wirtschaftlich möglich, werden die Reduktion des Anteils von Primärrohstoffen und der Einsatz ökologisch nachhaltigerer Materialien geprüft. Dabei stehen neu entwickelte batterieelektrische Fahrzeugprojekte im Fokus.

→ E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft.

Governance, Compliance und Integrität sind wertschöpfungskettenübergreifende Themen von zentraler Bedeutung für den Porsche AG Konzern und den langfristigen Erfolg des Unternehmens. Der Porsche AG Konzern hat ein Compliance Management System sowie ein Integritätsmanagement eingeführt, das u. a. Richtlinien und Schulungen umfasst, um systemische Verstöße gegen Recht und Gesetz, interne Vorgaben und ethische Standards durch Mitarbeitende auf allen Hierarchieebenen zu vermeiden. → G1 Unternehmensführung

Durch kontinuierliche Investitionen in die Forschung und Entwicklung von Fahrzeugen treibt der Porsche AG Konzern technologische Fortschritte voran mit dem Ziel, innovative Lösungen für die Anforderungen der Zukunft zu entwickeln. Diese Innovationskraft erstreckt sich über sämtliche Bereiche der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung neuer Materialien und Produktionsverfahren über fortschrittliche Fertigungstechnologien und Softwareintegration im Kerngeschäft bis hin zu nachgelagerten innovativen Mobilitätslösungen und Recycling-Technologien. Das kontinuierliche Streben nach Innovationen soll nicht nur der Wettbewerbsfähigkeit dienen, sondern auch zur Steigerung von Effizienz, Nachhaltigkeit und Kundenzufriedenheit beitragen.

Unternehmensstrategie und Nachhaltigkeitsstrategie

Der Porsche AG Konzern setzt im Berichtsjahr und der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung weiterhin gezielt auf die Grundsätze und Schwerpunkte der Porsche Strategie 2030 Plus. „Nachhaltigkeit“ bildet dabei zusammen mit den Themen „Kunde“, „Produkte“ und „Transformation“ eine von vier Querschnittsstrategien, die über alle Unternehmensressorts hinweg bearbeitet werden.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern die Strategie 2030 Plus weiterentwickelt und setzt nach vorne gerichtet mit der ab dem Geschäftsjahr 2026 gültigen Strategie 2035 die notwendigen Leitplanken, um die Grundlage für langfristige Resilienz und Profitabilität in einem zunehmend volatilen und komplexen Marktumfeld zu sichern. Die neue Strategie fokussiert sich auf eine Ausrichtung auf die wesentlichen Erfolgsfaktoren des Unternehmens, um die Transformation aktiv gestalten zu können. Die neue Strategie 2035 wird im Kapitel → **Strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns** des zusammengefassten Lageberichts detailliert dargestellt.

QUERSCHNITTsstrategie „NACHHALTIGKEIT“

Bei der Erreichung seiner unternehmerischen Ziele, hat der Porsche AG Konzern den Anspruch – unter Berücksichtigung von Umwelt und Gesellschaft – aktiv die Mobilität der Zukunft mitzugestalten und dabei die Auswirkungen seiner Tätigkeit auf Mensch und Umwelt zu verringern. Dies beinhaltet die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie weiteren Produkten und Dienstleistungen unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien sowie das Selbstbild als ein fortschrittlicher, gesellschaftlich engagierter Arbeitgeber und zuverlässiger Geschäftspartner. Neben der eigenen Fahrzeugproduktion wird auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet.

Der Porsche AG Konzern behandelt das Thema Nachhaltigkeit strategisch und strukturiert: Die Bereiche → **Umwelt (E)**, → **Soziales (S)** und → **Governance (G)** – ESG – beschreiben die Grundprinzipien eines nachhaltig und partnerschaftlich ausgerichteten Wirtschaftens. Durch die feste strategische Verankerung dieser Kriterien möchte der Porsche AG Konzern aktiv Verantwortung übernehmen und nachhaltiges Wirtschaften zu einem integralen Bestandteil der unternehmerischen Entscheidungen und Produkte machen.

Wesentliche Herausforderungen für den Porsche AG Konzern werden im Rahmen der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ der Strategie 2030 Plus in sechs Strategiefeldern zusammengefasst, die den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung zugeordnet und mit Zielen, Kennzahlen sowie Maßnahmen versehen sind.



Dekarbonisierung



Kreislaufwirtschaft



Diversität



Partner der Gesellschaft



Nachhaltige Lieferkette



Steuerung und Transparenz

Dekarbonisierung

Mit seinem vielseitigen Produktportfolio und der konsequenten Weiterentwicklung von Antriebstechnologien mit geringeren Treibhausgasemissionen verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, innovative Lösungen für die zukünftige Mobilität zu bieten und den Wandel aktiv voranzutreiben. → **Fahrzeugproduktstrategie**

Im Rahmen des Strategiefelds „Dekarbonisierung“ verfolgt der Porsche AG Konzern die Ambition, einen Beitrag zur Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu leisten.

Die Verwirklichung der Ambitionen ist abhängig von diversen Faktoren wie regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können. Trotz veränderter Rahmenbedingungen verfolgt der Porsche AG Konzern weiterhin das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken – in der Lieferkette, in der Produktion sowie in der Nutzungsphase der Fahrzeuge. Durch die hohe Volatilität der Marktbedingungen sowie absehbarer neuer Standards erwartet der Porsche AG Konzern, dass das bisherige Ziel im Scope 3 überarbeitet werden muss.

Die Zielsetzung umfasst nicht nur die Emissionen während der Produktion der Fahrzeuge, sondern auch die Emissionen, die in der vorgelagerten Lieferkette und in der nachgelagerten Nutzungsphase bis hin zur Entsorgung der Fahrzeuge entstehen. Zur Überwachung und Steuerung dieser Bemühungen nutzt der Porsche AG Konzern in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern den Dekarbonisierungsindex (DKI), der die Menge der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette in Tonnen CO₂-Äquivalent pro Fahrzeug abbildet.

Ausführliche Informationen zur Dekarbonisierung finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Kreislaufwirtschaft

Der Porsche AG Konzern strebt einen verantwortungsvollen und ressourcenerhaltenden Umgang mit Rohstoffen sowie eine lang anhaltende Nutzung der Fahrzeuge und der darin verwendeten Materialien an. Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ zielt darauf ab, kreislauffähige Konzepte entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge zu implementieren und kontinuierlich zu verbessern. Der Porsche AG Konzern bemüht sich um die Verwendung ökologisch nachhaltigerer Materialien sowie, wo technisch und wirtschaftlich möglich, um die Reduzierung des Anteils von Primärrohstoffen und um geschlossene Rohstoffkreisläufe. Dazu gehören Projekte wie z. B. Kreislaufkonzepte für Hochvoltbatterien, der Einsatz von zirkulären Materialien, die Vermeidung von Abfällen und die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten.

Ausführliche Informationen zur Kreislaufwirtschaft finden sich unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**.

Diversität

Der Porsche AG Konzern verfolgt den Anspruch eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Unternehmenskultur zu fördern. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie liegt mit dem Strategiefeld „Diversität“ ein besonderer Fokus auf Diversität und Chancengleichheit. Ziel ist es, die Vielfalt in der Belegschaft zu fördern und eine Kultur der Offenheit und Zusammenarbeit zu stützen. Ein besonderes Anliegen ist die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell mehrheitlich von Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie technischen Fachkräften getragenes Unternehmen möchte der Porsche AG Konzern seiner Aufgabe gerecht werden, die Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden zu stärken.

Zur Umsetzung dieser Ziele hat der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr die Zusammenarbeit in gemischten Teams weiter vorangetrieben, um die unterschiedlichen Perspektiven und Kompetenzen optimal zu nutzen. Dies soll nicht nur die Arbeitsatmosphäre verbessern, sondern auch dazu beitragen, dass alle Mitarbeitenden ihr volles Potenzial entfalten können.

Ausführliche Informationen zu Diversität finden sich unter → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**.

Partner der Gesellschaft

Der Porsche AG Konzern engagiert sich als ein verantwortungsbewusstes Mitglied und Partner der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu agieren und einen Mehrwert für Mensch und Umwelt zu leisten. Im Rahmen des Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ verfolgt der Porsche AG Konzern daher die Zielsetzung, in Regionen weltweit die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das gesellschaftliche Miteinander zu stärken. Es werden Corporate-Citizenship-Projekte unterstützt, die vor allem jungen und benachteiligten Menschen zugutekommen sollen – auch anhand eines eigens hierfür etablierten Gesellschaftsfonds.

Ausführliche Informationen zum Thema Partner der Gesellschaft finden sich unter → **Corporate Citizenship**.

Nachhaltige Lieferkette

Der Porsche AG Konzern nimmt seine Verantwortung auch über die eigenen Werkstore hinaus wahr und rückt daher die nachhaltigkeitsorientierte Steuerung seiner Zulieferbeziehungen in den strategischen Fokus. Zudem wird sukzessive die Erhöhung der Transparenz in den tieferliegenden Wertschöpfungsstufen der Lieferkette vorangetrieben. Diese ist nach wie vor eine der größten Herausforderungen und zugleich von erheblicher Bedeutung für das Management von Nachhaltigkeitsrisiken, insbesondere bei der Rohstoffgewinnung. Zusätzlich engagiert sich der Porsche AG Konzern in partnerschaftlichen Projekten zur Verbesserung von Lebens- und Arbeitsbedingungen in ausgewählten rohstoffexportierenden Ländern.

Ausführliche Informationen zur nachhaltigen Lieferkette finden sich unter → **G1 Unternehmensführung** und → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** sowie als Querschnittsthema in den weiteren Kapiteln der Nichtfinanziellen Erklärung.

Steuerung und Transparenz

Eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung schafft Vertrauen und ist eine wichtige Grundlage für Nachhaltigkeit sowie die unternehmerischen Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Im Strategiefeld „Steuerung und Transparenz“ arbeitet der Porsche AG Konzern daher kontinuierlich an weiteren Verbesserungen der Transparenz und verantwortungsvollen Unternehmensführung. Es wird das Ziel verfolgt, die konkrete ESG-Leistung anhand von Daten zu messen und zu steuern. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG das „ESG-Management System“ weiterentwickelt und u. a. eine quantitative Datenerhebung über dieses zentrale Steuerungs- und Monitoring-System für ESG-Daten durchgeführt. Auch nach außen hin verfolgt der Porsche AG Konzern den Ansatz der Transparenz und legt eine möglichst große Anzahl an ESG-Angaben und -Kennzahlen offen. Der Porsche AG Konzern legt zudem Wert auf einen offenen Dialog auf Augenhöhe mit seinen Stakeholdern und betrachtet den Informationsaustausch als ein wichtiges Instrument und Impulsgeber, um das Nachhaltigkeitsmanagement kontinuierlich zu verbessern.

Ergänzende Informationen zur Steuerung des transparenten Austauschs mit den wesentlichen Stakeholdern finden sich unter → **Einbeziehung von Stakeholdern**.

DOPPELTE WESENTLICHKEITSANALYSE

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden die für den Porsche AG Konzern wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) in den Themenfeldern der ESRS und weiterer unternehmensspezifischer Themen mit Nachhaltigkeitsrelevanz für das Berichtsjahr 2025 bewertet und überprüft.

Vorgehen, Annahmen und Input-Parameter

Die Wesentlichkeitsanalyse des Porsche AG Konzerns erfolgte nach den Vorgaben der CSRD und den ESRS in einem mehrstufigen Prozess. Aufbauend auf den Ergebnissen und der Methodik des Vorjahres wurden im Berichtsjahr die Bewertungen der Auswirkungen, Risiken und Chancen validiert bzw. im Bedarfsfall angepasst. Das Vorgehen und die Ergebnisse wurden auch im Berichtsjahr mit dem Volkswagen Konzern harmonisiert und weiterentwickelt.

Die Grundlage bildet das Prinzip der doppelten Wesentlichkeit, wonach ein Thema als wesentlich einzustufen ist, sobald sich in diesem Bereich entweder die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns in signifikantem Ausmaß auf Umwelt und Mensch auswirkt oder nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen das finanzielle Ergebnis des Porsche AG Konzerns signifikant beeinflussen. Zudem können Auswirkungen, Risiken und Chancen auch potenziell auftreten, was ebenfalls die Wesentlichkeit eines Themas begründen kann.

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse sind sowohl Auswirkungen, Risiken und Chancen im Kontext der eigenen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns als auch innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Einstufung der Themen erfolgte anhand einer einheitlichen quantifizierten Bewertungsskala sowie über qualitative Abstimmungen mit den zuständigen Fachbereichen, ausgewählten Stakeholdern und dem Volkswagen Konzern. Die Identifikation und die Bewertung wurden in operativer Verantwortung der Abteilung „Nachhaltigkeit“ durchgeführt.

Soweit möglich wurde für die Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählen die → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse**, Analysen im Rahmen des Dekarbonisierungsprogramms, Erkenntnisse aus dem Umweltmanagementsystem, Analysen der Wasserstress-Indizes der Standorte sowie die Risikoanalyse des Lieferkettensorgfaltpflichtengesetzes.

Bei Unsicherheiten bezüglich Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde das Ziel verfolgt, mit konservativen Annahmen zu arbeiten.

Eine jährliche Überprüfung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse ist vorgesehen. Entsprechend wurde im Berichtsjahr die erste Validierung der Analyseergebnisse durchgeführt

Die Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse für das Berichtsjahr erfolgte über eine Abfrage potenzieller Änderungen bei den Fachbereichen und einer Überprüfung und Bewertung der gemeldeten Änderungen im Porsche AG Konzern. Dabei wurden sowohl die Bewertungslogik im Zusammenhang mit Risiken und Chancen als auch einzelne Inhalte angepasst, um eine konzernweit konsistente Nachhaltigkeitsberichterstattung sicherzustellen. Änderungen an der Einstufung einzelner Themen – bspw. von „wesentlich“ zu „nicht wesentlich“ – erfolgten stets in enger Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern. → **Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen**

Im Porsche AG Konzern waren im Berichtsjahr keine strukturellen Veränderungen zu verzeichnen, die eine grundlegende Anpassung der Wesentlichkeitsanalyse nach sich gezogen hätten. Die im Rahmen der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigten Änderungen resultieren ausschließlich aus veränderten Einschätzungen innerhalb der Fachbereiche und der Anpassung des methodischen Vorgehens zur Bewertung der Wesentlichkeit. → **Konsolidierung der Ergebnisse und Festlegung der Schwellenwerte**

Prozessschritte

Der Prozess der Wesentlichkeitsanalyse innerhalb des Porsche AG Konzerns gliedert sich grundsätzlich in sechs Schritte:

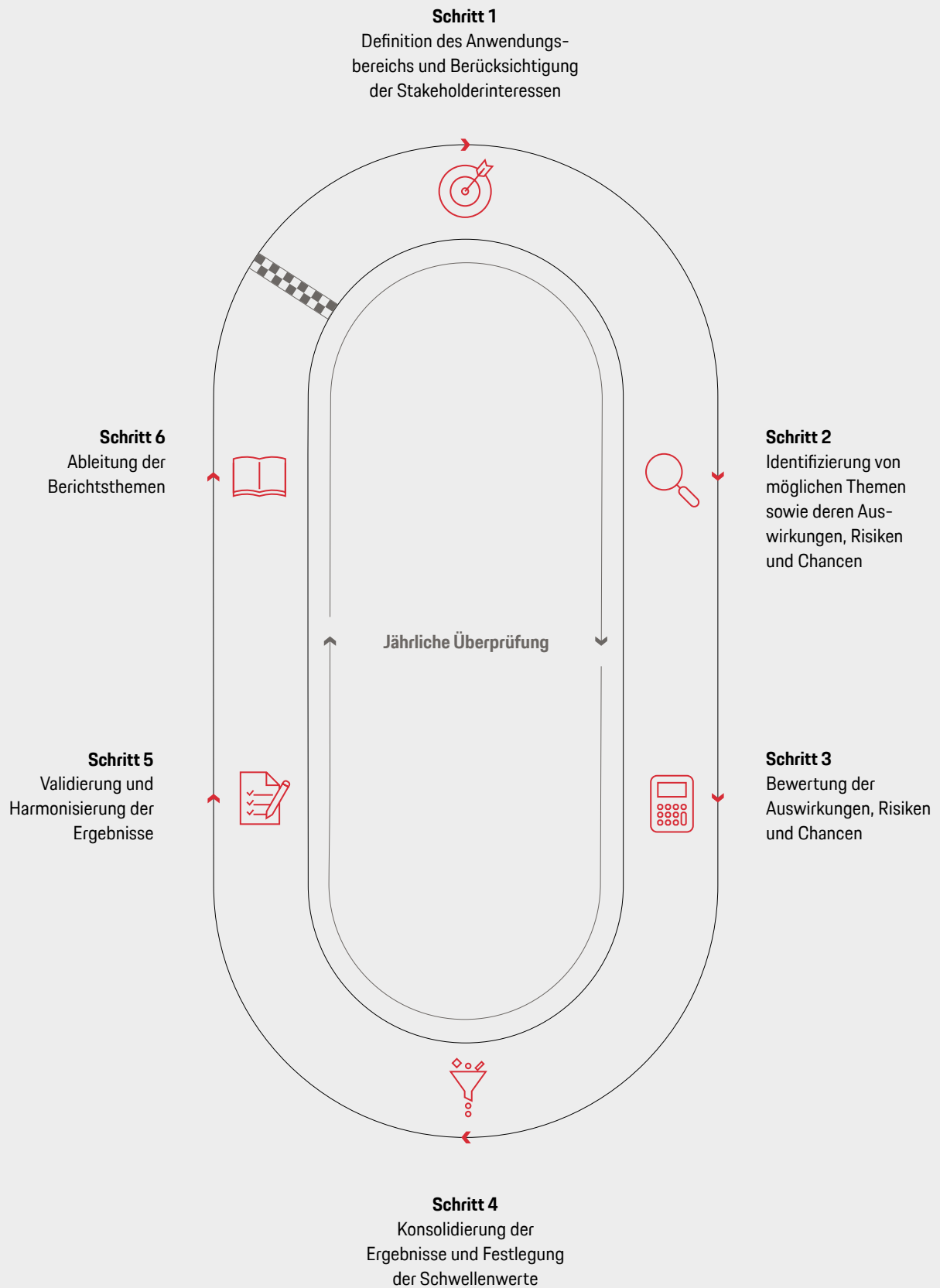
- Definition des Anwendungsbereichs und Berücksichtigung der Stakeholderinteressen
- Identifizierung von möglichen Nachhaltigkeitsthemen sowie deren Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen
- Konsolidierung der Ergebnisse und Festlegung der Schwellenwerte
- Validierung und Harmonisierung der Ergebnisse
- Ableitung der Berichtsthemen

Gemäß dieser Schritte wurde im Jahr 2024 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Der Prozess der jährlichen Aktualisierung ist zweistufig angelegt:

- Abfrage potenzieller Änderungen bei den Fachbereichen und Überprüfung sowie Bewertung der gemeldeten Änderungen
- Konzernweite Harmonisierung der Ergebnisse und Finalisierung der Anpassungen

Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

des Porsche AG Konzerns



DEFINITION DES ANWENDUNGSBEREICHS UND EINBINDUNG DER STAKEHOLDER

In einer Kontextanalyse wurden zunächst der Anwendungsbereich und die relevanten Stakeholdergruppen in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse sowie ihrer Aktualisierung werden der Porsche AG Konzern – entsprechend dem nichtfinanziellen Konsolidierungskreis – sowie seine Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette betrachtet. Der Analysezeitraum entspricht dem Berichtsjahr, sodass Sachverhalte im gesamten Jahresverlauf Berücksichtigung finden.

Der Porsche AG Konzern lässt die Anliegen und Perspektiven seiner relevanten Stakeholdergruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse und jährliche Überprüfung einfließen, bspw. durch Analysen, ESG-Ratings sowie individuelle Stakeholderdialoge der Fachbereiche.

Interne Fachexpertinnen und -experten mit ihrer Erfahrung und Expertise sind ebenfalls in den Prozess eingebunden. So kann das interne Wissen der Fachbereiche genutzt werden, um Zusammenhänge zwischen den Nachhaltigkeitsthemen zu berücksichtigen. Bei der Auswahl der Fachexpertinnen und -experten wird auf eine möglichst umfassende und diverse Betrachtungsweise sowohl auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf die Wertschöpfungskette geachtet, wobei insbesondere diejenigen Themen berücksichtigt werden, bei denen wesentliche tatsächliche Auswirkungen oder wesentliche potenzielle Auswirkungen verbunden sein können. Dadurch soll sichergestellt werden, dass mögliche Auswirkungen systematisch in der Wesentlichkeitsanalyse ermittelt, bewertet, priorisiert und überwacht werden. Das interne Team aus Fachexpertinnen und -experten kann durch ein breites Spektrum an Fachwissen die Stakeholderperspektiven adäquat abdecken. Daraus ergibt sich eine effiziente und dennoch umfassende Identifizierung von relevanten Themen.

Auch bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse fanden die Perspektiven spezifischer Stakeholdergruppen Berücksichtigung, darunter Arbeitskräfte des Unternehmens und in der Wertschöpfungskette, Kundinnen und Kunden, der Betriebsrat sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Es wurde ebenfalls versucht, die Anforderungen aus der Perspektive Natur/natürlicher Ökosysteme mit einzubeziehen. Des Weiteren wurden Versicherungen, Finanzinstitute, Aktionärinnen und Aktionäre, Investoren und Finanzierungspartner, Analystinnen und Analysten, Medien sowie NGOs als primäre Nutzer von Nachhaltigkeitsinformationen oder als Betroffene von finanziellen Effekten der Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert.

Die Einbeziehung von Stakeholderinteressen über den Prozess der Wesentlichkeitsanalyse hinaus ist unter

→ **Einbeziehung von Stakeholdern** beschrieben.

IDENTIFIZIERUNG VON MÖGLICHEN NACHHALTIGKEITSTHEMEN SOWIE DEREN AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

Grundlage der Themenliste für die Wesentlichkeitsanalyse sind zehn Themen, die sich wiederum aus den 37 Unterthemen der „European Sustainability Reporting Standards“ (ESRS 1 AR 16) zusammensetzen. Unternehmensspezifisch wurde „Corporate Citizenship“ als zusätzliches Thema definiert.

Die somit insgesamt 38 Unterthemen wurden als Basis für die Sammlung möglicher wesentlicher negativer sowie positiver Auswirkungen, Risiken und Chancen genutzt. Mögliche Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden mit Themenexpertinnen und -experten der betroffenen Fachbereiche identifiziert und je nach Wirkungszeitraum in kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1 – 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) kategorisiert. Die gesammelten granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern aggregiert. Im Rahmen der Aktualisierung im Berichtsjahr wurden neue Auswirkungen, Risiken und Chancen ergänzt, die noch nicht Bestandteil der Wesentlichkeitsanalyse 2024 waren.

BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN

In Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern wurden im Berichtsjahr Anpassungen an der Methodik der Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen, indem der Bewertungsansatz in Bezug auf die finanzielle Wesentlichkeit der Risiken und Chancen vereinheitlicht wurde.

Die Bewertung der Wesentlichkeit von Auswirkungen, Risiken und Chancen eines Unterthemas erfolgt durch die jeweiligen Fachexpertinnen und -experten auf Ebene der ermittelten Cluster unter Berücksichtigung der aktualisierten Bewertungsmethodik. Dabei basiert die Bewertung eines Clusters aus Risiken und Chancen auf dem Einzelrisiko oder der Einzelchance mit dem höchsten Ergebnis.

Ob Auswirkungen (Impacts) als wesentlich eingestuft werden, hängt von der Schwere der Auswirkungen ab. Der Schweregrad wird in Übereinstimmung mit den ESRS als Verrechnung aus den Faktoren Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit (bei negativen Auswirkungen) ermittelt. Auswirkungen werden dabei getrennt nach den Kategorien „tatsächliche Auswirkungen“ und „potenzielle Auswirkungen“ bewertet. Bei den potenziellen Auswirkungen wird zusätzlich die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet und berücksichtigt.

Die Gesamtbewertung der Auswirkungen ergibt sich also aus dem Schweregrad (bei tatsächlichen Auswirkungen) bzw. der Multiplikation des Schweregrads mit der Eintrittswahrscheinlichkeit bei potenziellen Auswirkungen.

Potenziell negative Auswirkungen auf die Menschenrechte implizieren eine Bewertung als wesentlich und werden daher entsprechend den regulatorischen Vorgaben einer vertieften Prüfung unterzogen.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen (Risks and Opportunities) werden seit 2025 integriert im Rahmen des konzernweiten Risikomanagements des Porsche AG Konzerns entsprechend den „Grundsätzen des Risiko- und Chancenmanagements“ bewertet. Diese allgemeinen Risikomanagementprozesse sind im → **Risiko- und Chancenbericht** beschrieben.

Nach Durchführung des Risiko-Quartalsprozesses werden die aktualisierten und gegebenenfalls neuen Risiken und Chancen den Risikoclustern zugeordnet sowie nachfolgend über den Porsche AG konzernweiten Risikomanagementprozess überwacht.

Während im Jahr 2024 noch unterschiedliche Bewertungsansätze in Bezug auf die finanzielle Wesentlichkeit der Risiken und Chancen in der Wesentlichkeitsanalyse und im Risikomanagementsystem (RMS) des Porsche AG Konzerns angewendet wurden, wurde im Berichtsjahr die Methodik für die finanzielle Wesentlichkeit an die Methodik des RMS angelehnt. Durch diese Änderung leistet das RMS einen wesentlichen Beitrag für die Erfassung und Bewertung der Wesentlichkeit der Risiken und Chancen. → **Risiko- und Chancenbericht**

KONSOLIDIERUNG DER ERGEBNISSE UND FESTLEGUNG DER SCHWELLENWERTE

Gemäß den Anforderungen der ESRS wurden sowohl für die Auswirkungen als auch Risiken und Chancen Wesentlichkeitsschwellen festgelegt. Auf einer fünfstufigen Skala von „informativ“ (>10) bis „kritisch“ (100) ist eine Auswirkung für den Porsche AG Konzern wesentlich, wenn sie die Schwelle zur zweithöchsten Kategorie „signifikant“ (50) überschreitet. Um ein Unterthema als wesentlich zu definieren, reicht es aus, wenn entweder eine Auswirkung, ein Risiko oder eine Chance die Wesentlichkeitsschwelle überschreitet.

Die finanzielle Wesentlichkeit für Risiken und Chancen ergibt sich seit dem Berichtsjahr 2025 aus dem Risikomanagement. Details zu den Bewertungsansätzen und Schwellenwerten sind unter → **Grundsätze des Risiko- und Chancenmanagements** im zusammengefassten Lagebericht beschrieben.

VALIDIERUNG UND HARMONISIERUNG DER ERGEBNISSE

Bei der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse im Berichtsjahr wurden die von den Fachbereichen durchgeführten Bewertungen zunächst vom CSRD-Projektteam validiert und mit dem Porsche Nachhaltigkeitsbeirat als themenübergreifendem Stakeholder abgestimmt.

In einem zweiten Schritt erfolgte die Harmonisierung der Ergebnisse mit dem Volkswagen Konzern. Die Ergebnisse der Bewertung wurden in diesem Schritt auf Konsistenz geprüft und mögliche Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert. Änderungen an der Einstufung einzelner Themen erfolgten stets in enger Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.

Die validierten Ergebnisse und damit die finale Liste der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen wurden vom Vorstand des Porsche AG Konzerns zur Kenntnis genommen.

ABLEITUNG DER BERICHTSTHEMEN

Für das Berichtsjahr wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse alle zehn betrachteten Themen mit insgesamt 27 Unterthemen als wesentlich identifiziert. Zu den dazugehörigen Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt die Nachhaltigkeitsberichterstattung in der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den ESRS.

Nach der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse wurden folgende Unterthemen im Berichtsjahr erstmals als wesentlich bewertet:

- Anpassung an den Klimawandel (E1)
- Bodenverschmutzung (E2)
- Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von betroffenen Gemeinschaften (S3)

Folgende Unterthemen wurden nach der Überprüfung im Berichtsjahr nicht mehr als wesentlich eingestuft:

- Auswirkungen auf den Zustand der Arten (E4)
- Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen (E4)

Die erstmals identifizierte negative Auswirkung im Zusammenhang mit Verstößen gegen wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften kann langfristig in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auftreten, z. B. beim Rohstoffabbau. Der Porsche AG Konzern macht für das Berichtsjahr Gebrauch von den Übergangsbestimmungen in Anlage C des ESRS 1 im Zusammenhang mit der sogenannten „Quick Fix“ Delegated Regulation (EU) 2025/1416 der Europäischen Kommission und verzichtet auf die Offenlegungen im Zusammenhang mit dem Thema Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3).

In den Berichtsinhalten der übrigen Kapitel finden sich dennoch diverse Managementansätze, die auch mit der potenziellen negativen Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften in Zusammenhang stehen. Ein relevantes Konzept ist bspw. das → **Responsible Supply Chain System (ReSC)**, mit dessen Hilfe menschenrechtliche, soziale und ökologische Risiken entlang der gesamten Lieferkette systematisch identifiziert werden können. Auch Maßnahmen, die im Berichtsjahr durchgeführt werden, können dabei helfen die negative Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften zu reduzieren, so z. B. die Bestätigung des → **Code of Conduct für Geschäftspartner**, die vor Abgabe eines Angebots eingeholt wird oder → **Nachhaltigkeitstrainings für Lieferanten**.

Außerdem wirkt der Porsche AG Konzern in diversen Initiativen mit, die sich für einen nachhaltigeren und gerechteren Rohstoffabbau einsetzen. Konkrete Initiativen und weitere Maßnahmen, die im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften stehen, sind vor allem in den Kapiteln → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** und → **Corporate Citizenship** beschrieben.

Als Ziel zur Steuerung der Auswirkung wird das → **S-Rating** genutzt – ein verpflichtendes Vergabekriterium für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählte unmittelbare Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial, das auch soziale Kriterien beinhaltet.

Themenspezifische Besonderheiten bei der Identifizierung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

KLIMAWANDEL (ESRS E1)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Anpassung an den Klimawandel, Klimaschutz und Energie. Dafür erfasst der Porsche AG Konzern seine Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette. Als zentrales Steuerungselement nutzt der Porsche AG Konzern den Dekarbonisierungsindex (DKI). Der DKI modelliert in Anlehnung an das „GHG Protocol“ wesentliche Emissionen möglichst umfassend entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge in Treibhausgasäquivalenten (CO₂e), die u. a. CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs und SF₆ beinhalten. → **E1 Klimawandel**

Der Porsche AG Konzern überprüfte in diesem Zusammenhang im Berichtsjahr die → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse**, in der mehrere Szenarien betrachtet wurden.

UMWELTVERSCHMUTZUNG (ESRS E2)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Standorte auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung, Verschmutzung von lebenden Organismen und Nahrungsressourcen und (besonders) besorgniserregenden Stoffen. Potenzielle Umweltverschmutzung spielt vor allem an den Produktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig eine wesentliche Rolle. Anwohnerinnen und Anwohner in der näheren Umgebung der Standorte werden u. a. daher regelmäßig zu Informationsveranstaltungen und Bürgerdialogen eingeladen. Bereits gewonnene Erkenntnisse aus dem Umweltmanagement zu Umweltverschmutzung wurden durch die Einbindung des verantwortlichen Fachbereichs in die Bewertung einbezogen. Diese dienten als Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Insgesamt ist der Automobilsektor hinsichtlich verschiedener Aspekte der Umweltverschmutzung bereits stark reguliert. Dies zeigt sich u. a. an der öffentlich zugänglichen „Global Automotive Declarable Substance List“ (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen abgesichert werden. In diesem Zusammenhang setzt sich der Porsche AG Konzern in seinen Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Bei der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten aus den Bereichen „Umwelt- und Energiemanagement“, „Materialkonformität“ und „Arbeitsschutz“ gemeinsam beurteilt. → **E2 Umweltverschmutzung**

WASSER (ESRS E3)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Vermögensgegenstände auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Wasserressourcen. Um dies gesamtheitlich abzubilden, wurde der Bewertungsrahmen unter Berücksichtigung der geografischen Gegebenheiten sowohl auf die eigenen Tätigkeiten als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette gelegt. In der eigenen Geschäftstätigkeit der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH ist das Thema Wasser an den Produktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen sowie Leipzig wesentlich, insbesondere in den Lackierereien.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften analysieren und bewerten ihre Standorte anhand von Wasserstress-Indizes. Während der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten aus dem Bereich Umweltmanagement beurteilt, um Fachexpertise zu den Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich Wasserressourcen entlang der Wertschöpfungskette einzubinden. → **E3 Wasser**

BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME (ESRS E4)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich direkter Ursachen des Biodiversitätsverlusts, Auswirkungen auf den Zustand von Arten, Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen sowie Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen.

Dabei konzentrierten sich die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften vor allem auf die eigenen Unternehmensstandorte und deren unmittelbare Umgebung.

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind relevante biodiversitätssensible Gebiete identifiziert worden. Sofern sich solche Gebiete in der Nähe eines Standorts befinden, wurde geprüft, ob die bewerteten Aktivitäten tatsächlich zu negativen Auswirkungen auf die identifizierten Schutzgebiete einschließlich ihrer geschützten Habitats sowie Tier- und Pflanzenarten geführt haben. → **E4 Biodiversität und Ökosysteme**

Während der Bewertung wurden diese Aspekte von Fachexpertinnen und -experten aus dem „Umwelt- und Energiemanagement“ beurteilt. Abhängigkeiten von biologischer Vielfalt sowie Chancen, Übergangsrisiken, physische Risiken und systemische Risiken stellten sich durch die Analyse als nichtzutreffend heraus. Die Prüfung ergab wesentliche potenzielle negativen Auswirkungen auf Basis der Standortaktivitäten. Es konnten keine Abhängigkeiten von biologischer Vielfalt identifiziert werden. Ebenso wurden in diesem Zusammenhang keine betroffenen Gemeinschaften identifiziert.

RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT (ESRS E5)

Im Rahmen der Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Vermögensgegenstände auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen hinsichtlich der Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse und Abfälle.

Während der Bewertung wurden diese Aspekte von den Fachexpertinnen und -experten des „Arbeitskreises Kreislaufwirtschaft“ sowie den Bereichen „Umwelt- und Energiemanagement“, „Materialkonformität“ und „Arbeitsschutz“ gemeinsam beurteilt. → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

UNTERNEHMENSFÜHRUNG (ESRS G1)

Der Porsche AG Konzern verfolgt die Zielsetzung, verantwortungsbewusst und nachhaltig zu handeln. Dieses Handeln spiegelt sich in verschiedenen Prozessen, Richtlinien und Betrachtungsweisen wider, die bei der Identifizierung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung berücksichtigt wurden. Im Rahmen der Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Themen überprüfte der Porsche AG Konzern seine Geschäftstätigkeiten und Standorte auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf das Management der Beziehungen zu Lieferanten. Dabei wurde auf bereits gewonnene Erkenntnisse aus den Einkaufsprozessen und Regelungen hinsichtlich Lieferantenauswahl, Lieferantenentwicklung und Lieferantenmanagement durch die Einbindung der verantwortlichen Fachbereiche zurückgegriffen. Das im Vorjahr berichtete Unterthema „Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken“ wurde im Berichtsjahr umbenannt in „Management der Beziehungen zu Lieferanten“, da Zahlungspraktiken im Rahmen der aktualisierten doppelten Wesentlichkeitsanalyse als nicht wesentlich beurteilt wurden.

Beim Thema politische Einflussnahme wurden zusätzliche Faktoren berücksichtigt, darunter geografische Regionen und Besonderheiten, betroffene Interessengruppen sowie die Art der politischen Interessenvertretung.

Die politische Interessenvertretung folgt dabei den Grundsätzen von Integrität, Compliance, Offenheit sowie Nachvollziehbarkeit und findet im Rahmen verbindlicher konzernweiter Richtlinien statt. Zudem werden wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen beachtet.

→ **Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten**

Wesentliche Themen und Resilienz

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden alle zehn betrachteten Themen als wesentlich identifiziert. Wesentliche Auswirkungen konnten den Unterthemen der ESRS zugeordnet werden. Die Auswirkungen bezüglich Corporate Citizenship werden als unternehmensspezifisches Thema betrachtet und dem Kapitel → **Corporate Citizenship** zugeordnet. Die Beschreibung der als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen findet sich in den folgenden Abschnitten jeweils zu Kapitelbeginn.

RESILIENZANALYSE

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr erneut eine Resilienzanalyse durchgeführt, die auf den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, der → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse** und den Ergebnissen aus der Resilienzanalyse aus 2024 aufbaut.

Die Resilienzanalyse untersucht die Widerstandsfähigkeit des Porsche AG Konzerns gegenüber externen Einflüssen und Krisen und bewertet qualitativ, inwiefern die Strategie sowie das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns dazu geeignet sind, die wesentlichen im Berichtszeitraum identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren.

Zur Bewertung der Resilienz wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Richtlinien und Konzepte, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen, Risiken und Chancen in der Nachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien herangezogen. Als indirekte Faktoren wurden außerdem die Integration von ESG-Kriterien in Anreizsysteme, der Einfluss des Porsche AG Konzerns auf die mittelbare Wertschöpfungskette, Sachkenntnis des Vorstands zu Nachhaltigkeit und die Einbindung relevanter Interessenträger berücksichtigt.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen denen der Wesentlichkeitsanalyse sowie Klimarisiko- und -szenarioanalyse. Die Resilienzanalyse gilt für denselben Konsolidierungskreis wie die nichtfinanzielle Berichterstattung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD. Sie bezieht sich auf die eigene Geschäftstätigkeit sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette des Porsche AG Konzerns.

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf Umweltaspekte

Der Porsche AG Konzern hat Strukturen etabliert, die es ermöglichen sollen, wesentliche klimabezogene Auswirkungen und Risiken zu berücksichtigen. Insbesondere durch Richtlinien, Maßnahmen und Ziele in Verbindung mit dem Übergangsplan soll die Anpassungsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells kurz-, mittel- und langfristig erhöht werden. Zudem werden potenziell relevante Klimagefahren analysiert, um so weit möglich Transparenz über mögliche Ausfallrisiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel zu schaffen. Dem stehen mehrere potenzielle Herausforderungen gegenüber. Diese liegen in möglichen Betriebsunterbrechungen in der Lieferkette sowie in den regulatorischen Entwicklungen im Zusammenhang mit den Folgen des Klimawandels. Aufgrund der aktuellen globalen Situation und der Volatilität der Marktbedingungen ist davon auszugehen, dass der Übergang zu einer emissionsärmeren Mobilität mit BEV-Fahrzeugen langsamer erfolgt, als ursprünglich erwartet. Der Porsche AG Konzern prüft in diesem Zusammenhang auch eine Überarbeitung des bestehenden Scope-3-Ziels. → **E1 Klimawandel**, → **E2 Umweltverschmutzung**

Liste der wesentlichen Themen

<u>E</u>	<u>UMWELT</u>				
E1	Klimawandel	S. 168	— Anpassung an den Klimawandel	P	N R C
			— Klimaschutz	P	N R C
			— Energie	P	N R C
E2	Umweltverschmutzung	S. 193	— Luftverschmutzung	P	N R C
			— Wasserverschmutzung	P	N R C
			— Bodenverschmutzung	P	N R C
			— Besonders besorgniserregende Stoffe	P	N R C
			— Mikroplastik	P	N R C
E3	Wasser- und Meeresressourcen	S. 205	— Wasser	P	N R C
E4	Biodiversität und Ökosysteme	S. 207	— Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	P	N R C
			— Auswirkungen aus und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen	P	N R C
E5	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 217	— Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	P	N R C
			— Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	P	N R C
			— Abfälle	P	N R C
<u>S</u>	<u>SOZIALES</u>				
S1	Arbeitskräfte des Unternehmens	S. 242	— Arbeitsbedingungen	P	N R C
			— Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	P	N R C
S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	S. 267	— Arbeitsbedingungen	P	N R C
			— Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	P	N R C
			— Sonstige arbeitsbezogene Rechte	P	N R C
	Corporate Citizenship	S. 279	— Corporate Citizenship (unternehmensspezifisch)	P	N R C
S3	Betroffene Gemeinschaften		— Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften	P	N R C
S4	Verbraucher und Endnutzer	S. 283	— Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	P	N R C
<u>G</u>	<u>GOVERNANCE</u>				
G1	Unternehmensführung	S. 290	— Unternehmenskultur	P	N R C
			— Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	P	N R C
			— Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten	P	N R C
			— Management der Beziehungen zu Lieferanten	P	N R C
			— Korruption und Bestechung	P	N R C

P Wesentliche positive Auswirkung N Wesentliche negative Auswirkung R Wesentliches Risiko C Wesentliche Chance
P / N / R / C Nicht wesentliche Auswirkung, wesentliches Risiko oder wesentliche Chance

E1 Klimawandel

- Naturkatastrophenrisiken bei Lieferanten
- Beitrag zum Klimawandel aufgrund von THG-Emissionen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Wertschöpfungskette
- Mögliche unzureichende Nachfrage von Elektrofahrzeugen und damit einhergehende Technologierisiken
- Potenzielle Absatz- und Reputationsverluste im Zusammenhang mit dem aktuellen Ausbaustand der Ladeinfrastruktur, vor allem in den USA
- Mögliche Sanktionen aufgrund von Nichteinhaltung zunehmend strikterer regulatorischer Vorgaben bzgl. CO₂-Flottenemissionen
- Förderung der Umstellung des Energiemix hin zu grüner Energie in der eigenen Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette

E2 Umweltverschmutzung

- Verschlechterung der lokalen Luftqualität und Gesundheitsschäden aufgrund von Produktionsprozessen und Produktverwendung, die zu einer hohen Luftverschmutzung führen
- Mögliches Verkaufsverbot bestimmter Fahrzeugderivate bei Nichteinhaltung von CO₂-Gesetzgebungen
- Wasserverschmutzung durch Produktionsprozesse
- Potenzieller Beitrag zur Schädigung der Bodenqualität durch Eintrag schädlicher Substanzen im Rahmen der Rohstoffgewinnung
- Potenzielle Verwendung und unsachgemäße Handhabung besonders besorgniserregender Stoffe
- Mögliche Risiken aufgrund der Einführung regulatorischer Vorgaben zur beschränkten Nutzung von PFAS
- Freisetzung von Mikroplastik

E3 Wasser- und Meeresressourcen

- Beitrag zu hohem Verbrauch, Entnahme und Abfluss von Wasserressourcen

E4 Biodiversität und Ökosysteme

- Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen
- Mögliche Nichterfüllung neuer regulatorischer Vorgaben zur Entwaldung, aus der sich Rechts- und Reputationsrisiken ergeben können
- Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung

E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

- Berücksichtigung von Kreislaufwirtschaftsprinzipien in der Fahrzeugentwicklung schafft Nachfrageimpulse für Rezyklate
- Nutzung von Potenzialen bei der Weiterverwendung defekter Teile durch innovatives Recycling sowie durch Lebensdauererlängerung von Hochvoltbatterien
- Mögliche Nichteinhaltung neuer regulatorischer Vorgaben zum Einsatz von Sekundärmaterialien
- Beitrag zur Erhöhung des Sekundärrohstoffeinsatzes durch Rezyklate und zur Stimulierung des Markts durch gezielte Förderung von Recycling-Aktivitäten für Hochvoltbatterien
- Beitrag zur Ressourcenerschöpfung durch erhebliche Abfallerzeugung entlang der Wertschöpfungskette

S1 Arbeitskräfte des Unternehmens

- Förderung von sicheren Arbeitsplätzen und gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen
- Förderung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet

S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

- Gewährleistung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Gefährdung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Gefährdung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Gewährleistung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Gefährdung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- Mögliche Nichteinhaltung von regulatorischen Vorgaben bezüglich Menschen- und Sozialrechten in der Wertschöpfungskette

– Corporate Citizenship

- Stärkung von betroffenen Gemeinschaften/ Umweltprojekten durch Corporate-Citizenship-Initiativen

S3 Betroffene Gemeinschaften

- Verstöße gegen wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften

S4 Verbraucher und Endnutzer

- Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden
- Sicherheitsgefahren durch den zunehmenden Einsatz höherer Automatisierungsstufen im assistierten Fahren

G1 Unternehmensführung

- Beitrag zu einer verantwortungsbewussten und von ethischen Grundsätzen geprägten Unternehmenskultur von denen die eigenen Beschäftigten, die Geschäftspartner, das gesellschaftliche Umfeld und auch Kundinnen und Kunden profitieren
- Ermutigung von Mitarbeitenden und anderen Stakeholdern, unethisches Verhalten oder Fehlverhalten zu melden, weil eine Kultur von Vertrauen und Transparenz besteht und effektive Systeme vorhanden sind
- Unterstützung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements
- Kooperative Partnerschaften durch faires Geschäftsgebaren
- Förderung einer Integritätskultur innerhalb der Branche und Aufbau von Vertrauen und Achtung unter den Stakeholdern durch ein Bekenntnis zum Kampf gegen Korruption und Bestechung

Darüber hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die wesentlichen negativen Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Umweltverschmutzung, die Entnahme, die Ableitung und den Verbrauch von Wasserressourcen sowie auf Biodiversität und Ökosysteme. Die beiden Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sind maßgeblich für die Umweltauswirkungen in den eigenen Geschäftstätigkeiten und verfolgen lokale Zielbilder. Umweltaanforderungen an die Lieferkette werden über eine Kaskadierungsklausel im Code of Conduct für Geschäftspartner sowie über Lastenhefte an die Geschäftspartner weitergegeben. Der Porsche AG Konzern erfüllt gesetzliche Umweltaanforderungen und stellt sich den branchenüblichen Herausforderungen. → **E3 Wasser, → E4 Biodiversität und Ökosysteme**

Zudem ist der Porsche AG Konzern in der Lage, seine wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft kurz-, mittel- und langfristig zu steuern.

Das Thema Kreislaufwirtschaft wird als strategisches Handlungsfeld im Strategieprozess berücksichtigt. Darüber hinaus sollen operative Richtlinien, Maßnahmen und Ziele die Resilienz fördern. Im Fokus steht neben Ressourceneffizienz, der Wiederaufbereitung von Fahrzeugteilen sowie der Rückgewinnung von Rohstoffen auch ein verstärkter Einsatz von recyclingfähigen Materialien, Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen in den Fahrzeugen. Durch das Schließen von Rohstoffkreisläufen wird der Porsche AG Konzern zudem unabhängiger von volatilen Rohstoffmärkten und will so Risiken durch geopolitische Instabilität im Zusammenhang mit der Rohstoffverfügbarkeit reduzieren.

Der Porsche AG Konzern arbeitet fortwährend an einer Ausweitung bereits bestehender Maßnahmen und Pilotprogramme zur Steigerung der Resilienz.

→ **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf soziale Aspekte

Die Resilienz des Porsche AG Konzerns in Bezug auf wesentliche soziale Auswirkungen und Risiken wird durch strategische Anpassungen und operative Richtlinien verbessert. Im Rahmen der Strategie 2030 Plus ist „Mensch und Kultur“ als ein Schwerpunktthema der Querschnittsstrategie „Transformation“ definiert, „Diversität“ ist eines der Strategiefelder der Nachhaltigkeitsstrategie. Der Porsche AG Konzern ist in der Lage, über alle Zeithorizonte hinweg positive Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu entfalten.

→ **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**

Zudem zeigt sich, dass der Porsche AG Konzern bemüht ist, seine positiven und negativen Auswirkungen sowie das Risiko mit Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu steuern. Ein Instrument in Bezug auf die Auswahl von unmittelbaren Zulieferern ist das Sustainability Rating (S-Rating). Nachhaltigkeitskriterien für Zulieferer sind auch im Code of Conduct

für Geschäftspartner sowie in materialspezifischen Lastenheften enthalten. Die Resilienz ist über einen mittel- und langfristigen Zeithorizont gegeben. Kurzfristige Veränderungen oder Ausfälle in der Zulieferstruktur stellen eine Herausforderung dar. → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, → G1 Unternehmensführung**

Der Porsche AG Konzern adressiert seine wesentliche positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften insbesondere durch Corporate-Citizenship-Initiativen über das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie. Zudem ist er fähig, auf die wesentliche Auswirkung auf Verbraucher und Endnutzer sowie das Ziel der persönlichen Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern kurz-, mittel- und langfristig einzugehen. → **Corporate Citizenship**

Widerstandsfähigkeit in Bezug auf Unternehmensführung

Der Porsche AG Konzern ist fähig, seine wesentlichen Auswirkungen im Bereich Unternehmensführung über alle Zeithorizonte hinweg zu adressieren. Sie werden durch eine Vielzahl von Richtlinien, umfangreiche operative Maßnahmen und einige Ziele gesteuert. → **G1 Unternehmensführung**

Alle in dieser Nichtfinanziellen Erklärung aufgeführten Richtlinien richten sich an die Mitarbeitenden der Porsche AG und an die im jeweiligen Anwendungsbereich liegenden Konzerngesellschaften der Porsche AG. Jeweils betroffene Konzerngesellschaften sind dazu angehalten, die Vorgaben aus den Richtlinien über entsprechende lokale Regelungen umzusetzen. Die Belegschaft wird durch die Vertretung des Konzernbetriebsrats am Richtlinienherstellungsprozess beteiligt. Eine regelmäßige Überprüfung der Richtlinien erfolgt anhand standardisierter Verfahren im Rahmen des Prüf- und Freigabeprozesses „Richtlinienmanagement“. Der Vorstand der Porsche AG verabschiedet die Richtlinien. Diese sind für die Porsche AG bindend und von den Beschäftigten einzuhalten. Für die Mitarbeitenden der Porsche AG werden die Vorgaben im Intranet zur Verfügung gestellt. Für vereinzelte aufgeführte Richtlinien und Konzepte liegt die übergeordnete Verantwortung für diese nicht beim Vorstand. In diesem Fall werden die verantwortlichen Funktionen direkt in der Beschreibung der betroffenen Richtlinie benannt.

EINBEZIEHUNG VON STAKEHOLDERN

Weltweit beeinflussen sich die Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns und das Leben bzw. die Interessen vieler Stakeholder. Der Porsche AG Konzern kommuniziert regelmäßig mit verschiedenen Anspruchsgruppen und baut diesen Dialog kontinuierlich aus, denn ein offener, transparenter Austausch von Informationen und Argumenten bildet die Grundlage für gegenseitiges Verständnis und Akzeptanz.

Wesentliche Stakeholdergruppen des Porsche AG Konzerns

- > Anwohner und Gemeinden
- > Kunden und Geschäftspartner
- > Investoren und Analysten
- > Medien
- > Mitarbeitende
- > Politik und Verbände
- > Nichtregierungs- und gemeinnützige Organisationen
- > Wissenschaft und Experten
- > Wettbewerber

Unter Stakeholdermanagement versteht der Porsche AG Konzern, sich systematisch und kontinuierlich mit Interessen- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft auszutauschen, ihnen aktiv zuzuhören und ihre Ansichten bei der Weiterentwicklung der Strategien zu berücksichtigen. Als „Stakeholder“ definiert der Porsche AG Konzern dabei alle Einzelpersonen oder Gruppen, die ein Interesse an einer Entscheidung oder Aktivität des Porsche AG Konzerns haben, weil sie dessen Handlungen direkt oder indirekt beeinflussen oder selbst von ihnen beeinflusst werden.

Die wichtigsten Stakeholdergruppen identifiziert der Porsche AG Konzern durch regelmäßige interne Analysen.

Stakeholdermanagement

Der Porsche AG Konzern betreibt ein ganzheitliches Stakeholdermanagement nach dem Ansatz der „Balanced Scorecard“. Mit diesem können die Erwartungen der einzelnen Anspruchsgruppen systematisch erfasst und daraus wichtige gesellschaftliche Trends abgeleitet werden.

Die Interessen und Sichtweisen verschiedener Stakeholder reflektiert der Porsche AG Konzern kontinuierlich und berücksichtigt sie bei der strategischen Planung seiner Aktivitäten und unternehmerischen Entscheidungen – so auch im Bereich Nachhaltigkeit. Umgekehrt können auch die Stakeholder mehr über aktuelle und zukünftige Maßnahmen des Porsche AG Konzerns sowie über deren Voraussetzungen und Rahmenbedingungen erfahren. Mit diesem Perspektivenwechsel möchte der Porsche AG Konzern andere Positionen verstehen, Herausforderungen gemeinsam bewältigen und langfristige Partnerschaften entwickeln.

Mitgliedschaften und Netzwerke

- > UN Global Compact
- > Deutsches Netzwerk Wirtschaftsethik
- > Wirtschaftsinitiative Nachhaltigkeit

Stakeholdermanagement – ein ganzheitlicher Ansatz

Normierung

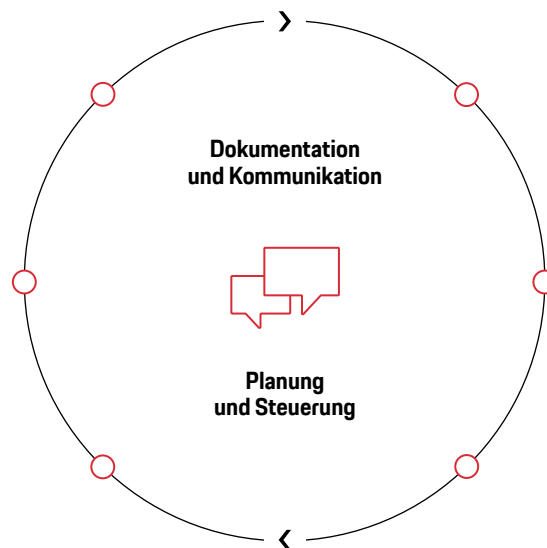
Standardisierung über Richtlinien und Leitsätze

Konsultation

Dialogangebote für einen gemeinsamen Austausch und Interessenbekundungen

Kooperation

Vertrauensvolle Zusammenarbeit über Partnerschaftsprogramme, Mitgliedschaften und Multistakeholder-Initiativen



Evaluation

Systematische Erfassung und Bewertung von Stakeholderinteressen (z. B. Wesentlichkeitsanalyse)

Strategie

Ableitung strategischer Maßnahmen und Ziele in Einklang mit der Unternehmensstrategie

Partizipation

Mitbestimmung und Einflussnahme über verschiedene Kanäle (z. B. „Porsche Nachhaltigkeitsbeirat“)

Durch die enge Einbindung seiner Stakeholder möchte der Porsche AG Konzern frühzeitig Veränderungen in Marktbedingungen und Kundenverhalten, aber auch Marktpotenziale erkennen, bewerten und strategisch darauf reagieren, um Risiken zu reduzieren und Chancen zu nutzen. Dabei spielen die Perspektiven der relevanten Stakeholder sowohl bei der Bewertung des Status quo als auch bei der zukünftigen Ausrichtung neuer Initiativen eine wesentliche Rolle im Entscheidungsprozess auf allen Ebenen des Unternehmens und der Strategie. Das Geschäftsmodell ist ein wesentlicher Bestandteil der Strategie und diese Strategie baut auf dem Geschäftsmodell auf bzw. definiert es.

Die Ausrichtung des Porsche AG Konzerns berücksichtigt beim Ausbau des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge bspw. im Rahmen jährlicher Review-Prozesse die Anforderungen und Erwartungen der Stakeholder an moderne und nachhaltigere Mobilitätslösungen. Zugleich bleibt das grundlegende Geschäftsmodell – der Verkauf von exklusiven Sportwagen – als Kernkompetenz des Porsche AG Konzerns unverändert. Weitere Informationen dazu finden sich im Kapitel → **Fahrzeugproduktstrategie**.

Die Leitungsorgane des Porsche AG Konzerns werden im Rahmen der Berichtsprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements regelmäßig auch über Stakeholderinteressen informiert und beziehen diese in ihre Strategiediskussionen zu verschiedenen Themen mit ein. Die Prozesse des Nachhaltigkeitsmanagements werden im nachstehenden Abschnitt zu → **Governance** beschrieben.

Stakeholderdialog

Für den Dialog mit seinen Stakeholdern nutzt der Porsche AG Konzern unterschiedliche Medien- und Dialogformate sowie verschiedene interne und externe Kommunikationskanäle. Mitarbeitende werden über die Arbeitnehmervertretung, Mitarbeiterbefragungen oder auch Feedbackgespräche mit Vorgesetzten einbezogen. Dazu werden sie über interne Kommunikationskanäle und Veranstaltungen regelmäßig zu den verschiedensten Themen informiert. Mit Kundinnen und Kunden steht der Porsche AG Konzern über das Händlernetzwerk und den Vertrieb in Kontakt, bspw. bei Kundenveranstaltungen oder Kundenumfragen. Über Medienspiegel und Nachhaltigkeitsratings wird die Einschätzung der breiten Öffentlichkeit berücksichtigt. Investoren werden im Rahmen von Kapitalmarktveranstaltungen durch die Abteilung „Investor Relations“ einbezogen. Ökonomische, ökologische und soziale Themen treibt der Porsche AG Konzern ebenfalls voran, indem die Porsche AG in Netzwerken, Nachhaltigkeitsinitiativen und Arbeitsgruppen mitwirkt. Auch das ist ein wesentlicher Bestandteil des Stakeholderdialogs.

Der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat besteht aus externen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhal-

tigkeit. Der Nachhaltigkeitsbeirat berät regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. → **Nachhaltigkeitsorganisation**

Weitere Informationen zur Einbeziehung der Interessen und Standpunkte von Stakeholdern

Der Porsche AG Konzern legt im Kapitel → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens** dar, wie die Interessen und Rechte der Belegschaft über die Repräsentation der Arbeitnehmervertreter im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung sowie in Ausschüssen und im Aufsichtsrat einbezogen werden. Ein weiteres Mittel sind die Information und der Dialog im Rahmen der internen Kommunikation sowie Mitarbeiterbefragungen. Auch besondere Bedürfnisse von Mitarbeitenden werden über die Schwerbehindertenvertretung berücksichtigt.

Die Einbeziehung der Interessen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wird über verschiedene indirekte und direkte Formate gefördert, bspw. die Beteiligung des Porsche AG Konzerns am Branchendialog der Automobilindustrie zum Nationalen Aktionsplan (NAP) Wirtschaft und Menschenrechte sowie an weiteren branchenübergreifenden Initiativen. Unmittelbaren Zulieferern werden Mindeststandards für deren Umgang mit ihren Arbeitskräften durch den Code of Conduct für Geschäftspartner vorgegeben und im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Ratings) überprüft.

→ **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

Die Sichtweisen von Verbrauchern und Endnutzern zu zahlreichen Themen werden regelmäßig aktiv durch den Porsche AG Konzern abgefragt, bspw. im Rahmen von Kundenbefragungen, welche die Aspekte Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service abdecken. Weitere Informationen dazu finden sich im Kapitel

→ **S4 Verbraucher und Endnutzer**.

Betroffene Gemeinschaften können hier der Interessengruppe „Gesellschaft“ zugeordnet werden. Diese werden über diverse Formate des Stakeholderdialogs eingebunden. → **Stakeholderdialog**, → **Corporate Citizenship**

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern anhand einer Reputationsanalyse untersucht, wie das Unternehmen und seine Marke von verschiedenen Stakeholdern wahrgenommen werden. Hierfür wurde eine ausgewählte Gruppe von Vertretern aus Medien, Politik, Öffentlichkeit, Kundinnen und Kunden sowie Analytistinnen und Analysten wie auch Investoren befragt. Die Befragung deckte die Märkte Deutschland, USA und China ab und konzentrierte sich auf Schwerpunktthemen wie Nachhaltigkeit, Geschäftstätigkeit und Vertrauenswürdigkeit.

Ziel der Analyse ist, eine repräsentative Messung der Unternehmensreputation zu erhalten und eine Steuerungskennzahl für das Strategiefeld „Steuerung und Transparenz“ zu ermitteln.

Aus den gewonnenen Ergebnissen sowie der Analyse von Trends im Zeitverlauf und im Vergleich zum Wettbewerb sollen gezielt Maßnahmen zur Verbesserung der Reputation abgeleitet werden.

GOVERNANCE

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

VORSTAND

Der Vorstand der Porsche AG besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Personen. Zum 31. Dezember 2025 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse. Neben dem Geschäftsbereich „Geschäftsleitung“ gibt es die folgenden weiteren Geschäftsbereiche: „Beschaffung“, „Car-IT“, „Forschung und Entwicklung“, „Finanzen und IT“, „Personal- und Sozialwesen“, „Produktion und Logistik“ sowie „Vertrieb und Marketing“.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt und Diversität. Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein. Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Entsprechend der gesetzlichen Vorgabe müssen mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 12,5 %.

Darüber hinaus legt der Aufsichtsrat besonderen Wert auf die fachlichen Profile sowie die Berufs- und Lebenserfahrungen der Vorstandsmitglieder, auch im internationalen Bereich. Weitere Informationen zu den Kompetenzen der Vorstandsmitglieder finden sich im Kapitel → **Erklärung zur Unternehmensführung**.

Die genannten Anforderungen an die Zusammensetzung des Vorstands haben zum Ziel, dass dieser über ausreichende Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Porsche AG Konzerns relevant sind.

Nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen vertieft der Vorstand des Porsche AG Konzerns u. a. in regelmäßigen Sitzungen mit den externen Mitgliedern des → **Porsche Nachhaltigkeitsbeirats**. Themenbezogen tauscht sich der Nachhaltigkeitsbeirat mit dem Gesamtvorstand auch zu externen Anforderungen der Stakeholder aus, wie bspw. zu potenziellen Gesetzesvorhaben und neuen Regularien, und reflektiert mit dem Vorstand entsprechende Umsetzungsoptionen für die Porsche AG.

Hinsichtlich Antikorruption und Bestechung sind die Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer Funktion und durch die Porsche-spezifischen „Verhaltensleitlinien für den Vorstand“ hinreichend sensibilisiert. Die Verhaltensleitlinien enthalten u. a. konkrete Vorgaben zum Umgang mit Einladungen und Geschenken. Darüber hinaus müssen die Vorstandsmitglieder regelmäßig

E-Learning-Module absolvieren, z. B. zu Themen aus den Bereichen Korruption, Bestechung, Betrugsprävention und Menschenrechte. Außerdem steht dem Vorstand ein Lernangebot der Porsche AG mit verschiedenen Schwerpunkten im ESG-Kontext zur Verfügung (z. B. mit Bezug zu Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette, Diversität, Umwelt-Compliance). Bezüglich etwaiger Änderungen interner Vorgaben zu Compliance-Themen wird der Vorstand im Rahmen seiner Sitzungen umfassend informiert.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Porsche AG besteht aus 20 Mitgliedern, von denen zehn Vertreter der Anteilseigner sind, die von der Hauptversammlung gewählt werden. Die andere Hälfte sind Vertreter der Arbeitnehmer, die nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt werden. Sieben der Arbeitnehmervertreter sind Beschäftigte der Porsche AG, die anderen drei sind Gewerkschaftsvertreter. Dem Aufsichtsrat gehörten zum 31. Dezember 2025 acht weibliche Mitglieder an. Dies entspricht einem Anteil von 40 %.

Der Aufsichtsrat ist nicht geschäftsführend. Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind aktuell jedenfalls vier Anteilseignervertreter, namentlich Frau Micaela Le Divelec Lemmi, Frau Melissa Di Donato Roos, Herr Dr. Christian Dahlheim und Herr Dr. Hans Peter Schützinger, unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex. Das entspricht einem Anteil unabhängiger Mitglieder von 40 %.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch, gehören dem Aufsichtsrat jeweils zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in der Empfehlung C.7 des Kodex genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Seite der Anteilseigner kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls allerdings zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand agieren. Im Rahmen der Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse zeigt sich, dass die Herren Dr. Hans Michel Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch weiterhin uneingeschränkt über die erforderliche kritische Distanz zu der Gesellschaft und ihrem Vorstand verfügen, um den Vorstand bei seiner Geschäftsführung angemessen zu überwachen und zu begleiten. Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, d. h. Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, welche die Gesellschaft betreibt, beurteilen können.

Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Bei Bedarf lässt sich der Aufsichtsrat in ESG-Fragen auch durch externe Expertinnen und Experten beraten. Auch bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt, breit gefächerte Erfahrungswerte sowie die angemessene Vertretung beider Geschlechter geachtet.

Der Aufsichtsrat vertieft regelmäßig sein nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen. Im Jahr 2024 wurde das Kontrollgremium umfassend zu den Themen ESG-Management, Dekarbonisierung, Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie zu den Pflichten im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß CSRD geschult. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat aktuelle Entwicklungen im Bereich der Nachhaltigkeit aufmerksam und prüft anlassbezogen weitere ergänzende Schulungsmaßnahmen.

Zum Thema „Antikorruption und Bestechung“ sind die Mitglieder des Aufsichtsrats grundsätzlich wegen ihrer vielfältigen Funktionen bzw. bereits absolvierter Schulungsformate hinreichend sensibilisiert. Der Aufsichtsrat absolviert zusätzliche Schulungen zur Vorbeugung und Bekämpfung von Korruption und Bestechung aufgrund seiner besonderen Stellung als Überwachungsorgan der Gesellschaft anlassbezogen.

NACHHALTIGKEITSORGANISATION

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie dem Vorstand für Beschaffung. Die beiden zuletzt genannten fungieren als Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. In diesen Funktionen sind sie auch für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen zuständig. Sie werden durch die internen Gremien „Strategiekreis Nachhaltigkeit“ sowie „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ und den externen Porsche Nachhaltigkeitsbeirat bei der strategischen Entscheidungsfindung und der Ausarbeitung unterstützt.

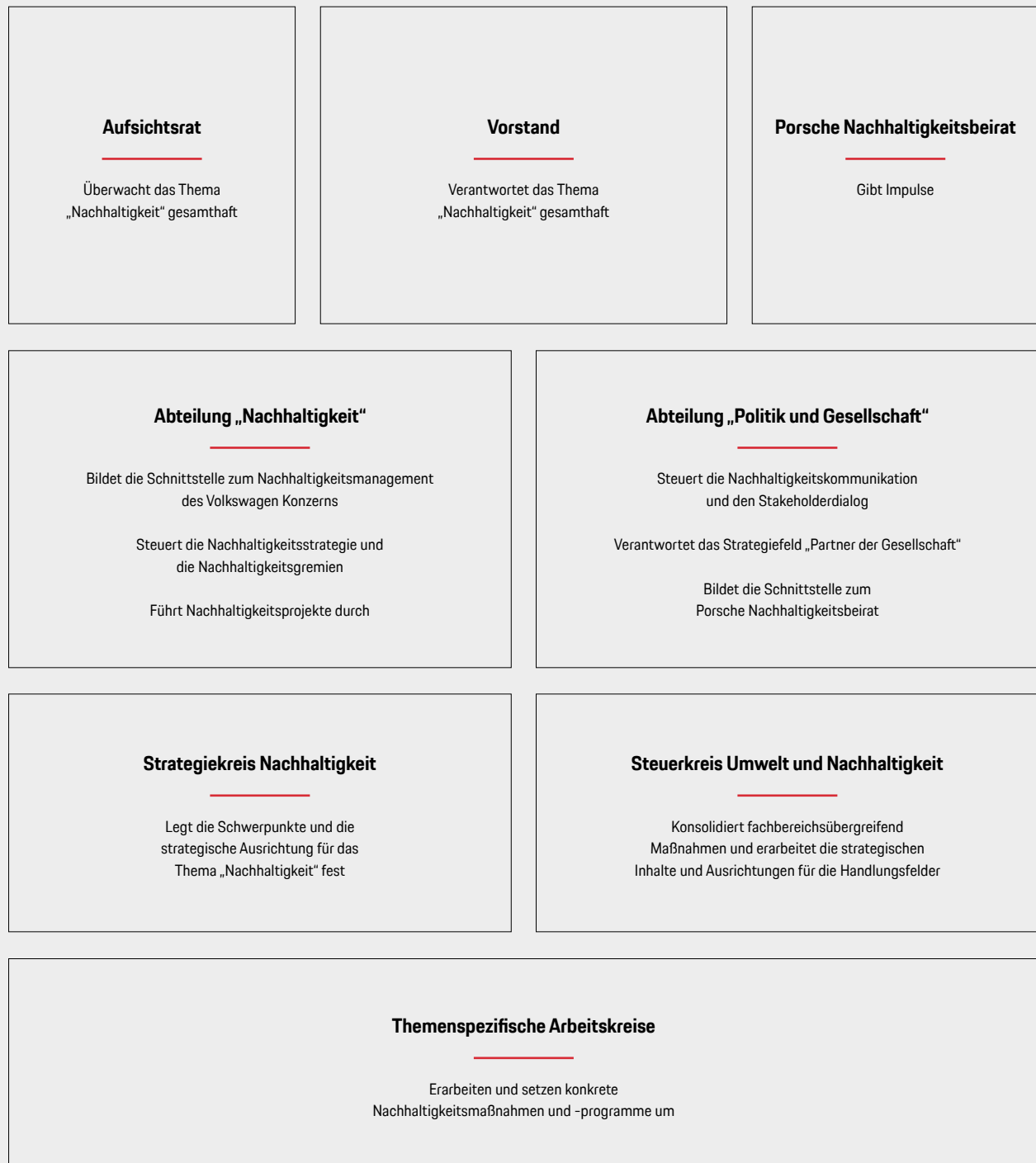
Der Gesamtvorstand legt in regelmäßigen Strategieworkshops die grundsätzliche strategische Ausrichtung und konkrete Nachhaltigkeitsziele fest. Darüber hinaus entscheidet er über besonders weitreichende Maßnahmen und Leuchtturmprojekte. Der „Strategiekreis Nachhaltigkeit“ legt die Schwerpunkte und die Ausrichtung der Nachhaltigkeitsstrategie fest. Dem Strategiekreis gehören die Leiterinnen und Leiter wesentlicher Hauptabteilungen an. Bei Bedarf ist er flexibel erweiterbar. Er tagt in der Regel zweimal pro Jahr und bereitet Entscheidungen des Vorstands hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie vor.

Der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ ist ein ressortübergreifendes Gremium, bestehend aus Vertretern aller relevanten Abteilungen, und erarbeitet die Ausrichtung sowie die Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie. Zusätzlich befasst er sich mit Richtungs- und Zielentscheidungen innerhalb dieser Strategie. Im Berichtsjahr kam das Gremium fünfmal zusammen. Für die Ausarbeitung, Implementierung und Umsetzung sowie Weiterentwicklung einzelner nachhaltigkeitsbezogener Themen, Projekte und Initiativen bildet der „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ entsprechende Arbeitskreise. Den Auftrag dafür erteilt der übergeordnete „Strategiekreis Nachhaltigkeit“, an den der Steuerkreis berichtet.

Im „Strategiekreis Nachhaltigkeit“ und im „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ kam es im Berichtsjahr zu Anpassungen, um den strategischen Fokus der Gremien zu schärfen.

Ein weiteres zentrales Gremium ist der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat. Er besteht seit 2016 und institutionalisiert den Stakeholderdialog zum Thema Nachhaltigkeit. Die Mitglieder sind unabhängig, nicht weisungsgebunden sowie vom Vorstand mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten ausgestattet. Die externen Fachleute aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft beraten regelmäßig den Vorstand und das Top-Management bei der strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sowie zu aktuellen relevanten und strategischen Fragestellungen. 2025 tagte der Porsche Nachhaltigkeitsbeirat einmal mit ausgewählten Vorstandsmitgliedern der Porsche AG. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt des Austauschs auf der Produkt- und Dekarbonisierungsstrategie, dem gesellschaftlichen Engagement des Porsche AG Konzerns sowie auf aktuellen und globalen Herausforderungen im Bereich Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeitsorganisation im Überblick





Prof. Dr. Lucia Reisch, Prof. Dr. Matthias Finkbeiner und Prof. Dr. Mette Morsing (v. l. n. r.)

Die Abteilung „Nachhaltigkeit“ im Bereich „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung“ verantwortet die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie und entwickelt sie kontinuierlich weiter. Sie setzt Nachhaltigkeitsprojekte um und steuert die Nachhaltigkeitsgremien der Porsche AG. Zudem ist sie die Schnittstelle zum Volkswagen Konzern und vertritt dort das zentrale Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns.

Die im Bereich „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ angesiedelte Abteilung „Politik und Gesellschaft“ ist für die interne und externe Nachhaltigkeitskommunikation, die strategische Einbindung der Stakeholder, die qualitative nichtfinanzielle Berichterstattung und das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ zuständig. Sie wirkt in Nachhaltigkeitsnetzwerken mit und stellt die Geschäftsstelle für den Porsche Nachhaltigkeitsbeirat.

Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler sowie lokaler Ebene zu erhalten. Der Porsche AG Konzern hat vielfältigen Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten.

Nachhaltigkeit ist als ein zentrales Querschnittsthema in der → **Porsche Strategie 2030 Plus** verankert und konzernweit mit einer klaren internen Struktur und definierten Zuständigkeiten in die Organisation eingebettet. Auf diese Weise möchte der

Porsche AG Konzern wesentliche Themen konsequent und effektiv bearbeiten.

Die langjährigen Erfahrungen der Vorstände des Porsche AG Konzerns in unterschiedlichen Bereichen innerhalb des Porsche AG Konzerns oder des Volkswagen Konzerns sowie in anderen Unternehmen gepaart mit dem regelmäßigen Austausch mit dem Nachhaltigkeitsbeirat ermöglicht, Nachhaltigkeitsaspekte in Unternehmensentscheidungen und der strategischen Ausrichtung zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist der Vorstand der Porsche AG verantwortlich für das Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Porsche AG Konzern. Dies ist in der Geschäftsordnung des Vorstands geregelt. Für den Aufsichtsrat sind die Zuständigkeiten in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats des Porsche AG Konzerns geregelt. Dabei kann die Zuständigkeit in Bezug auf Auswirkungen, Risiken und Chancen einerseits aus der Pflicht der Überwachung des Vorstands der Porsche AG und andererseits aus den Aufgaben des Prüfungsausschusses im Zusammenhang mit der nichtfinanziellen Berichterstattung abgeleitet werden.

Die Geschäftsordnungen des „Strategiekreises Nachhaltigkeit“ sowie des „Steuerkreises Umwelt und Nachhaltigkeit“ regeln insbesondere Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Kompetenzen in Bezug auf die Schwerpunkte, Ausrichtung und die Inhalte der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“.

Zusätzlich zu den Geschäftsordnungen regelt die Richtlinie „Nachhaltigkeit“ für den Porsche AG Konzern verbindlich die Organisation, die internen Abläufe, das Themenmanagement, die Projektumsetzung und die Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Damit wirkt der Porsche AG Konzern darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie im Porsche AG Konzern bekannt ist und umgesetzt wird. Weitere Informationen zur Richtlinie finden sich unter → **E1 Klimawandel**.

Der Gesamtvorstand wird anlassbezogen von den Vorstandspaten zu den jeweiligen Nachhaltigkeitsthemen informiert. Die wesentlichen Auswirkungen der einzelnen Themenfelder werden im jeweiligen Vorstandsressort operativ gesteuert.

Um die Nachhaltigkeit in Geschäftsprozessen und die Beiträge zu den ESG-Aspekten gezielt zu steuern und zu messen, hat der Porsche AG Konzern im Jahr 2021 ein softwaregestütztes ESG-Management auf den Weg gebracht. Der Porsche AG Konzern hat ferner Kennzahlen bestimmt, die wesentliche nichtfinanzielle Beiträge im ESG-Rahmen illustrieren und den Beitrag des Porsche-Geschäftsmodells zu einer nachhaltigen Entwicklung transparent aufzeigen. Hierzu zählen bspw. der Dekarbonisierungsindex (DKI) oder der Frauenanteil im Management.

Die strategische Ausrichtung und die Zielsetzung für das Thema Nachhaltigkeit werden regelmäßig in Strategieworkshops definiert. Die Zielerreichung wird in der Regel quartalsweise an die Vorstandspaten berichtet und durch diese überprüft. Weitere Ziele werden direkt durch die jeweils verantwortlichen Fachbereiche definiert und überwacht.

Risiken und Chancen in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen werden im Risikomanagement des Porsche AG Konzerns gesteuert. Die Risikomanagementprozesse des Porsche AG Konzerns sind im → **Risiko- und Chancenbericht** beschrieben. Für das Management der Auswirkungen werden keine speziellen Kontrollen und Verfahren angewendet.

Dem Vorstand des Porsche AG Konzerns werden im Rahmen der Entscheidungen über wichtige Transaktionen alle relevan-

ten Informationen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten aufbereitet und zur Verfügung gestellt. Diese Informationen werden bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Eine Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit erfolgt im Rahmen der Gesamtunternehmensstrategie des Porsche AG Konzerns in der Regel einmal jährlich an den Gesamtvorstand.

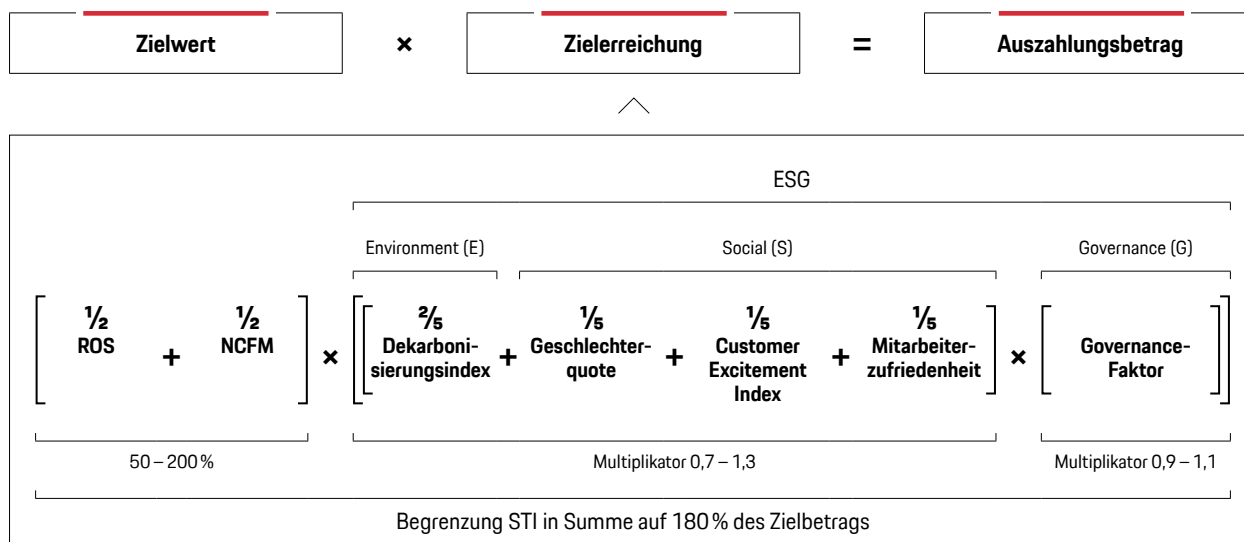
Im Berichtsjahr beschäftigten sich der Vorstand und der Aufsichtsrat des Porsche AG Konzerns u. a. mit folgenden Themen, die im Zusammenhang mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Porsche AG Konzerns stehen:

- Produktstrategie (inkl. Senkung der Flottenemissionen)
- Dekarbonisierungsprogramm
- Absatz- und Vertriebsplanung
- Ressourceneffizienzprogramm
- Arbeitssicherheit
- Bericht des Business & Human Rights (BHR) Council zur Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes
- Versorgungssicherheit Lieferkette
- Förderung der Chancengleichheit und Diversität
- Partner der Gesellschaft (Corporate Citizenship)
- Kundenzufriedenheit (Customer Excitement Index)
- Integrität und Führungskultur („Porsche Code“)
- Bericht zum Hinweisgebersystem
- Deutscher Corporate Governance Kodex sowie Schulungen zum Thema „Cyber Security“
- (Geo-)politische Entwicklungen

Nachhaltigkeit in der Vergütung

Die Vergütung des Vorstands der Porsche AG setzt sich aus fixen und variablen Vergütungsbestandteilen sowie Nebenleistungen zusammen. Das zugrunde liegende Vorstandsvergütungssystem setzt die gesetzlichen Anforderungen um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Seit dem Jahr 2023 sind Nachhaltigkeitsthemen über den sogenannten ESG-Faktor fester Bestandteil im Vergütungssystem für den Vorstand der Porsche AG. Hiervon betroffen ist die variable Vergütung (Jahresbonus), die sich aus den folgenden Leistungskriterien zusammensetzt:



Der Jahresbonus bemisst sich als kurzfristiger variabler Vergütungsbestandteil nach der Zielerreichung während des Berichtsjahres. Er ist ausgerichtet an finanziellen Zielen der Porsche AG sowie am ESG-Faktor. Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird der individuelle Zielbetrag mit der Summe der gewichteten finanziellen Teilzielerreichungsgrade und dem ESG-Faktor multipliziert. Der Jahresbonus kann zwischen 0 und 180 % des Zielbetrags (Cap) betragen. Der sich so ergebende Betrag wird, vorbehaltlich der Feststellung eines Malus, an die Vorstandsmitglieder ausgezahlt.

Zu den finanziellen Zielen zählen die operative Umsatzrendite (ROS) des Porsche AG Konzerns sowie die Netto-Cashflow-Marge Automobile (NCFM) des Porsche AG Konzern-Segments Automobile.

Seit dem Jahr 2023 ist die klimabezogene Kennzahl „Dekarbonisierungsindex“ (DKI) als ein Kriterium für das Teilziel Umwelt im Vergütungssystem für den Vorstand etabliert. Der DKI verfolgt das Ziel, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Herstellung, Nutzung und Verwertung) in CO₂-Äquivalenten darzustellen. Dabei werden Umweltauswirkungen wie der CO₂-Fußabdruck über den Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg untersucht. → **E1 Klimawandel** Mit der Mitarbeiterzufriedenheit werden Nachhaltigkeitsaspekte noch breiter berücksichtigt und der Mensch wird noch stärker in den Mittelpunkt des Handelns der Porsche AG gerückt. Eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit wirkt sich aus Sicht der Porsche AG zudem positiv auf die Außenwahrnehmung der Gesellschaft als hoch attraktiver Arbeitgeber in einem zunehmend kompetitiven Arbeitnehmer- und Bewerberumfeld aus. Die Mitarbeiterzufriedenheit wird über eine jährliche Mitarbeiterbefragung ermittelt. Die Ergebnisse des sogenannten „Porsche Puls“ liefern einen Indexwert, der seit dem Jahr 2024 entsprechend verzielt in der Vorstandvergütung verankert ist. → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**

Das Unternehmen hat sich zur Aufgabe gemacht, den Frauenanteil auf allen Ebenen weiter zu steigern und verzielt daher die

Geschlechterquote. Unter Verwendung des „Customer Excitement Index“ misst die Porsche AG darüber hinaus entlang des Kundenlebenszyklus die Kundenbegeisterung – eine Grundvoraussetzung für deren kontinuierliche Verbesserung. Mit der Berücksichtigung dieser Kenngröße ist das Ziel einer direkten Verbindung zwischen Kundenbegeisterung und Vorstandsvergütung sichergestellt. → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens,**
→ **S4 Verbraucher und Endnutzer**

Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Die fünf ESG-Kriterien spiegeln folgende Teilziele des Porsche AG Konzerns wider: Perspektivenvielfalt als relevanter Faktor für den Unternehmenserfolg, Kundenzufriedenheit als Ausdruck der kontinuierlichen Verbesserung der Porsche-Produkte, Mitarbeiterzufriedenheit als wesentliches Element der führenden Positionierung als Arbeitgeber, der DKI als Repräsentation für die Klimaschutzbemühungen des Porsche AG Konzerns sowie der Governance-Faktor als Indikator für Integrität und Compliance.

Der ESG-Faktor ergibt sich aus den jeweils gewichteten ESG-Teilzielen Umwelt (Dekarbonisierungsindex) (40 %) und Soziales (jeweils gleich gewichtet: Geschlechterquote, Customer Excitement Index und Mitarbeiterzufriedenheit) (60 %) sowie dem Governance-Faktor von 1,0. Der ESG-Faktor für das Berichtsjahr 2025 beträgt damit 1,09.

Der Aufsichtsrat der Porsche AG legt die Zielwerte für jedes Berichtsjahr fest. Nach Ablauf des Berichtsjahres wird die Zielerreichung überprüft und der Auszahlungsbetrag ermittelt. Das Präsidium des Aufsichtsrats ist aktiv in die Gestaltung und Aktualisierung der Vergütungsstrukturen eingebunden. Es bereitet entsprechende Vorschläge vor und entwickelt Empfehlungen, die dann dem gesamten Aufsichtsrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Diese strukturierte Vorgehensweise gewährleistet,

dass die Vergütungspolitik stets aktuell bleibt und die Unternehmensziele effektiv unterstützt. Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Berichtsjahr für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für den Dekarbonisierungsindex (DKI), die Geschlechterquote, den Customer

Excitement Index und die Mitarbeiterzufriedenheit festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welcher Multiplikationsfaktor für das Berichtsjahr erzielt wurden.

Umwelt			Soziales			
	Dekarbonisierungsindex		Geschlechterquote 1. Berichtsebene ²	Geschlechterquote 2. Berichtsebene	Customer Excitement Index	Mitarbeiterzufriedenheit
t CO ₂ e/Fahrzeug	2025	%/Index	2025	2025	2025	2025
Maximalwert (1,3)	61,2	Maximalwert (1,3)	21,5	19,5	48,0	79,0
Zielwert (1,0)	62,2	Zielwert (1,0)	20,0	18,0	46,0	77,0
Schwellenwert (0,7)	63,2	Schwellenwert (0,7)	18,5	16,5	44,0	75,0
Ist-Wert ¹	60,2	Ist-Wert ³	29,1	18,7	45,5	74,3
Zielerreichung (in Faktor)	1,30	Zielerreichung (in Faktor)	1,30	1,14	0,93	0,70

¹ Inklusive freiwilliger CO₂-Kompensationen über Klimaschutzprojekte

² Gemessen auf der Ebene der Porsche AG

³ Die Berichterstattung erfolgt mit einer Dezimalstelle, während die zugrunde liegenden Berechnungen auf zwei Nachkommastellen basieren

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche AG setzt sich aus einer festen Vergütung und einer Sitzungspauschale zusammen. Die Aufsichtsratsvergütung folgt dabei den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK G. 18) und ist nicht an ESG-Faktoren gebunden.

Seit 2023 sind ESG-Ziele auch als ein Kriterium fest im Vergütungssystem für das Management der Porsche AG und ausgewählter nationaler Konzerngesellschaften verankert. Dieses Kriterium wurde im Jahr 2024 auch für die Mitarbeitenden aus dem Tarifbereich der Porsche AG implementiert.

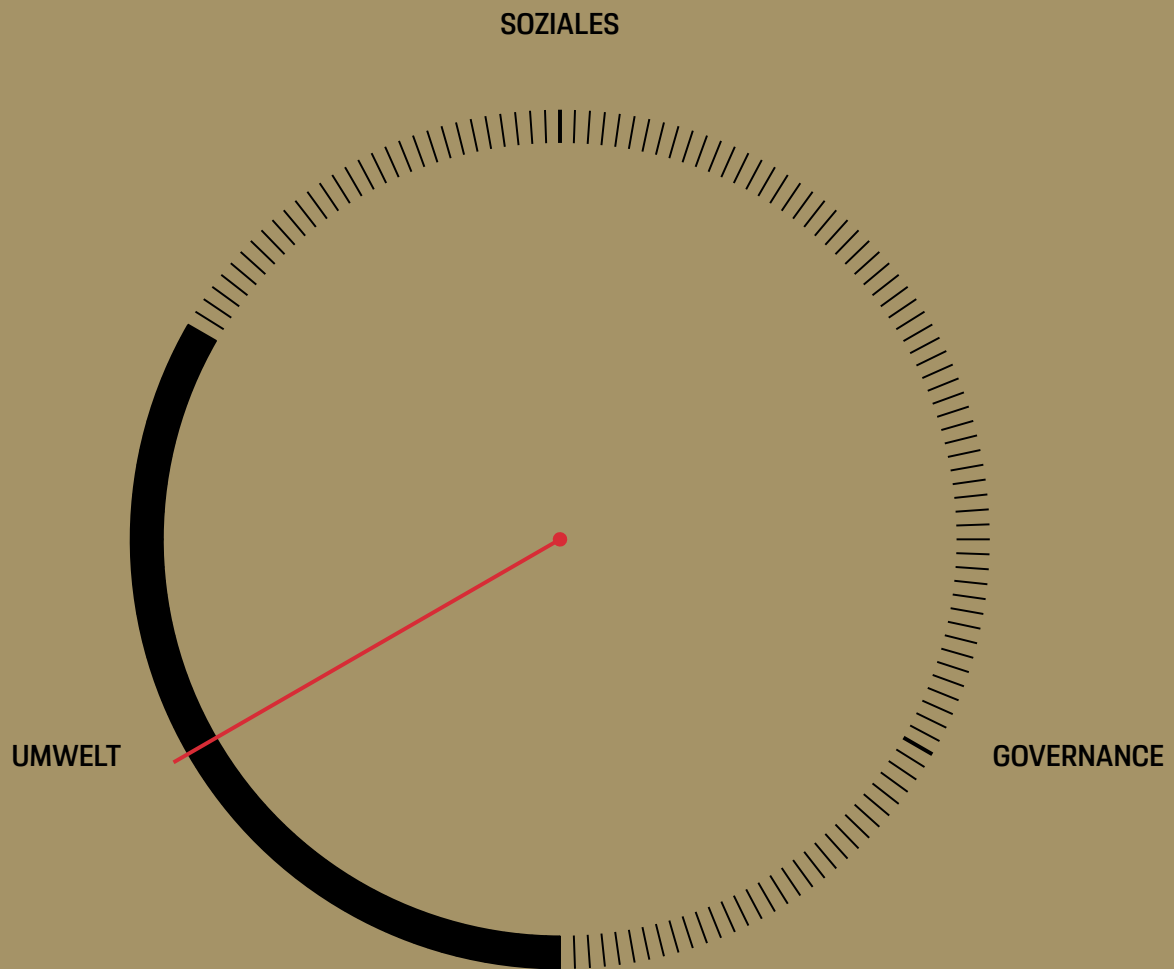
Internes Kontroll- und Risikomanagement in Bezug auf die Nichtfinanzielle Erklärung

Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurde ein CSRD-IKS etabliert und im Berichtsjahr sukzessive weiterentwickelt. Das CSRD-IKS zielt darauf ab, die wesentlichen Risiken entlang des Berichterstattungsprozesses durch risikomindernde Maßnahmen abzusichern und das Risiko einer materiellen Falschaussage innerhalb der Nichtfinanziellen Erklärung zu mitigieren.

Zur Absicherung des Berichterstattungsprozesses wurden im Rahmen einer Prozessanalyse und -bewertung die relevantesten Risiken identifiziert und bereits erfasste Risiken bei Bedarf angepasst. Zu den zentralen Risiken zählen insbesondere fehlerhafte Berechnungen aufgrund unvollständiger Daten, die fehlerhafte Übertragung von Werten in den Bericht, unklare Zuständigkeiten oder fehlende Berechtigungen. Um diesen potenziellen Risiken entgegenzuwirken, wurden gezielte risikomin-

dernde Kontrollen definiert und entlang des Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesses implementiert. Dies reicht von der Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten über die Datenerhebung und Datenberechnung bis hin zur vollständigen und korrekten Übernahme der Berichtsangaben in den Bericht. Das CSRD-IKS deckt die Datenmeldungen der konsolidierten Gesellschaften des Porsche AG Konzerns ab. Die Datenzulieferungen der Konzerngesellschaften werden sowohl über dezentrale als auch über zentrale Kontrollen abgesichert.

Zudem wurde zur Minderung des Risikos materiell unzutreffender Aussagen in der Nichtfinanziellen Erklärung ein risikoorientiertes Konzept auf Datenpunktbasis entwickelt, das insbesondere die Fehleranfälligkeit der nachhaltigkeitsbezogenen Datenpunkte sowie den potenziellen Reputationsschaden berücksichtigt. Die genannten Aspekte des risikoorientierten Konzepts ermöglichen eine Differenzierung der zentral vorgegebenen Kontrolltiefe und Dokumentationsanforderungen zur Absicherung berichtspflichtiger Datenpunkte. Für das CSRD-IKS wurde eine standardisierte Systematik zur IKS-Ausgestaltung definiert, welche kontinuierlich weiterentwickelt wird. Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichterstattungsprozesses sowie der risikobehafteten Berichtsinhalte und der zugehörigen Kontrollen wie auch die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen inkl. deren Behebung erfolgen anhand standardisierter Verfahren im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse. Die Ergebnisse werden an den Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG berichtet.



34,4 %

elektrifizierte Neufahrzeuge wurden
im Berichtsjahr an Kundinnen und
Kunden ausgeliefert.

60,25 t

CO₂e pro Fahrzeug beträgt der
Dekarbonisierungsindex (DKI) im
Berichtsjahr.

168

E1 KLIMAWANDEL

- 169 Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Klimawandel
- 170 Klimarisiko- und -szenarioanalyse
- 172 Übergangsplan für den Klimaschutz
- 178 Weitere strategische Ansätze
- 179 Richtlinien und Konzepte
- 182 Maßnahmen
- 184 Ziele
- 186 Kennzahlen

193

E2 UMWELTVERSCHMUTZUNG

- 193 Auswirkungen in Bezug auf Umweltverschmutzung
- 195 Strategische Herangehensweise
- 197 Richtlinien und Konzepte
- 200 Maßnahmen
- 201 Ziele
- 202 Kennzahlen

205

E3 WASSER

- 205 Auswirkungen in Bezug auf Wasser
- 205 Strategische Herangehensweise
- 206 Richtlinien und Konzepte
- 207 Maßnahmen
- 208 Ziele
- 208 Kennzahlen

210

E4 BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

- 210 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Biodiversität und Ökosysteme
- 212 Strategische Herangehensweise
- 213 Richtlinien und Konzepte
- 214 Maßnahmen
- 215 Ziele
- 216 Kennzahlen

217

E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

- 217 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
- 218 Strategische Herangehensweise
- 221 Richtlinien und Konzepte
- 222 Maßnahmen
- 225 Ziele
- 225 Kennzahlen

229

EU-TAXONOMIE

- 229 Hintergründe und Ziele
- 229 Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns
- 229 Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“
- 230 Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“
- 230 Do No Significant Harm (DNSH)
- 231 Mindestschutz (Minimum Safeguards)
- 232 Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

E1 KLIMAWANDEL

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Anpassung an den Klimawandel	Naturkatastrophenrisiken bei Lieferanten	Risiko	■	■	■	□	□	■
Klimaschutz	Beitrag zum Klimawandel aufgrund von THG-Emissionen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	■	■	■	□	■	□
	Mögliche unzureichende Nachfrage von Elektrofahrzeugen und damit einhergehende Technologierisiken	Risiko	□	■	■	□	□	■
	Potenzielle Absatz- und Reputationsverluste im Zusammenhang mit dem aktuellen Ausbaustand der Ladeinfrastruktur, vor allem in den USA	Risiko	□	■	■	□	■	■
	Mögliche Sanktionen aufgrund von Nichteinhaltung zunehmend strikterer regulatorischer Vorgaben bzgl. CO ₂ -Flottenemissionen	Risiko	□	■	■	□	□	■
Energie	Förderung der Umstellung des Energiemix hin zu grüner Energie in der eigenen Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	■	■	■	□	■	□

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 –1 Jahr)  Mittelfristig (1 –5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Bei der Transformation der Wirtschaft zu mehr Nachhaltigkeit und der damit verbundenen Bekämpfung des Klimawandels spielt auch die Mobilität und damit die Automobilbranche eine Rolle. Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, die Mobilität der Zukunft zu gestalten und dazu beizutragen, die globalen Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dies beinhaltet die Entwicklung von Fahrzeugen und Antriebssystemen sowie Maßnahmen für mehr Energieeffizienz und Klimaschutz in der Lieferkette, entlang der Wertschöpfungskette des Fahrzeugherstellungsprozesses und während der Fahrzeugnutzung. Gleich-

zeitig arbeitet der Porsche AG Konzern aktiv daran, die Auswirkungen seiner Tätigkeit auf die Umwelt und das Klima zu verringern.

Der Porsche AG Konzern unterstützt zudem internationale Bemühungen für die Lösung globaler Umweltprobleme, wie z. B. das Klimaabkommen von Paris 2015. Dazu gehört, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

Die Verwirklichung dieser Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, der Nachfrage von Kundinnen und Kunden und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inkl. der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel eines Reduktionspfades soll dabei nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.

In diesem Sinne verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, die Emissionen entlang der Wertschöpfungskette seiner Fahrzeuge kontinuierlich zu reduzieren und die eingesetzte Energie in den eigenen Geschäftstätigkeiten immer effizienter zu nutzen.

Deshalb analysiert der Porsche AG Konzern verschiedene Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabedingte Risiken wie auch Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen. Diese werden im Rahmen der → **Klimarisiko- und -szenarioanalyse** erläutert.

Der Porsche AG Konzern ist sich seiner Auswirkung auf die Umwelt entlang der Wertschöpfungskette bewusst. Im Rahmen der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse wurden insbesondere der Klimaschutz sowie das Umwelt- und Energiemanagement an den eigenen Standorten als wesentliche Handlungsfelder für den Porsche AG Konzern bestätigt. Die Anpassung an den Klimawandel wurde im Berichtsjahr als neues wesentliches Thema identifiziert. Der Porsche AG Konzern verfügt über eine Dekarbonisierungsstrategie entlang der Fahrzeugwertschöpfungskette und ein Dekarbonisierungsprogramm mit konkreten Zielen und Maßnahmen. Dieses wird im Rahmen des → **Übergangsplans für den Klimaschutz** erläutert.

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, → **Richtlinien und Konzepten** sowie → **Maßnahmen** der Porsche AG Konzern seine Auswirkungen und Risiken in Bezug auf die Anpassung an den Klimawandel, Klimaschutz und Energie steuert, um seine Geschäftstätigkeit möglichst ressourcenschonend zu gestalten.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF KLIMAWANDEL

Der Themenbereich Klimawandel wurde im Rahmen der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern bestätigt.

Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Klimaschutz

In Bezug auf Klimaschutz hat der Porsche AG Konzern durch Treibhausgasemissionen in der eigenen Geschäftstätigkeit sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette eine tatsächliche negative Auswirkung als wesentlich identifiziert. Emissionen entstehen u. a. durch treibhausgasintensive Prozesse in der vorgelagerten Lieferkette von Rohstoffen und Fahrzeugteilen, in der Wertschöpfungskette des Fahrzeugherstellungsprozesses sowie in der Logistik beim Transport von Waren und Produkten. Die vom Porsche AG Konzern produzierten und verkauften Fahrzeuge tragen auch in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch ihre Nutzung zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Der Klimawandel mit seinen Auswirkungen auf die Umwelt kann Folgen für Mensch und Gesellschaft haben, was weltweit mit großen Herausforderungen verbunden sein kann. Die identifizierte Auswirkung wird durch das unternehmerische Handeln des Porsche AG Konzerns adressiert, da die Reduzierung der Auswirkungen des Klimawandels mit dem Strategiefeld „Dekarbonisierung“ der Querschnittsstrategie „Nachhaltigkeit“ fest in der Porsche Strategie 2030 Plus verankert wurde.

Darüber hinaus leistet der Porsche AG Konzern auch einen potenziellen positiven Beitrag in Bezug auf Klimaschutz, indem er an den eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen umsetzt. Dieser Beitrag kann zum einen über die → **Fahrzeugproduktstrategie** mit einem Ausbau des Anteils batterieelektrischer (BEVs) Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride (PHEVs) am Produktportfolio sowie einer zusätzlichen Effizienzsteigerung bei Fahrzeugen und deren Antrieben erreicht werden. Zum anderen kann in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch den vermehrten Einsatz von ökologisch nachhaltigeren Materialien in zukünftigen Fahrzeugprojekten sowie durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen ein Beitrag geleistet werden. In der Nutzungsphase besteht durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen die Möglichkeit, Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Der Porsche AG Konzern unterstützt darum den Ausbau erneuerbarer Energien. Die Auswirkung kann positiv für Umwelt und Mensch sein, da eine Verringerung der Treibhausgasemissionen die Auswirkungen des Klimawandels abschwächen kann.

Die Verringerung der Treibhausgasemissionen ist in der → **Nachhaltigkeitsstrategie** des Porsche AG Konzerns verankert. Im Handlungsfeld „Dekarbonisierung“ werden → **Ziele** definiert, die zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens beitragen sollen. Der Ausbau der Elektrifizierung des Porsche-Fahrzeugportfolios entsprechend der → **Fahrzeugproduktstrategie** wird mittelfristig den potenziell positiven Beitrag zur Minderung des Klimawandels fördern.

Der Porsche AG Konzern hat zudem ein finanzielles transitorisches Klimarisiko festgestellt, das im Zusammenhang mit einer möglichen unzureichenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen steht. Technologische Risiken können vor allem durch eine Fehleinschätzung von Markt- und Segmenttrends im Bereich Elektromobilität entstehen oder wenn sich politische Rahmenbedingungen und damit verbundene Anforderungen an bestimmte Technologien ändern. Die kontinuierliche Entwicklung neuer Technologien und Prozesse sowie die entsprechenden Investitionen sind dabei eine Grundlage der unternehmerischen Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Technologiebezogene Risiken können vor allem in der eigenen Geschäftstätigkeit und der nachgelagerten Wertschöpfungskette auftreten, bspw. beeinflusst durch die Nachfrage oder Zulassung bestimmter nachhaltigerer Technologien.

Auch die Einführung oder Verschärfung von regulatorischen Vorgaben bezüglich der CO₂-Grenzwerte für Flottenemissionen birgt ein wesentliches finanzielles Übergangsrisiko für den Porsche AG Konzern. Aufgrund der Nachfrage von Kundinnen und Kunden und der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen kann sich bspw. eine Abweichung der CO₂-Flottenemission von der gesetzlichen Zielvorgabe ergeben. Eine solche Verfehlung der Flottenemissionsziele kann zu Strafzahlungen und schlimmstenfalls einem Verkaufsverbot führen. Finanzielle Effekte ergeben sich vor allem durch dann zu leistende Abgaben. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein niedriger dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Auch im Jahr 2026 sind voraussichtlich finanzielle Effekte mit diesem Risiko verbunden. Dieses Risiko betrifft die Treibhausgasemissionen aller Fahrzeuge in der Flotte des Porsche AG Konzerns und umfasst dadurch neben der eigenen Geschäftstätigkeit auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Potenziell notwendige Anpassungen in der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen betreffen die eigene Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns. Folgen können bis zu einem Verkaufsverbot reichen, von dem u. a. der Vertrieb und das Händlernetz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette betroffen wären.

Darüber hinaus hat der Porsche AG Konzern ein finanzielles klimabezogenes Übergangsrisiko im Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur für BEV-Fahrzeuge, vor allem in Nordamerika, identifiziert. Eine verzögerte Adaption des in Nordamerika gängigen Ladestandards NACS (North American Charging Standard) kann zu möglichen Reputations- und Absatzverlusten führen. Allgemeine Herausforderungen in Bezug auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur und das Ladeerlebnis in den USA tragen zu diesem Risiko bei. Für die Volumenziele des Porsche AG Konzerns – darunter die Anzahl der verkauften BEV-Fahrzeuge – ist der Zugang zu einer flächendeckenden Schnellladeinfrastruktur in den Absatzmärkten eine wichtige Voraussetzung.

Risiken in Bezug auf Anpassung an den Klimawandel

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr ein wesentliches finanzielles Risiko durch Naturkatastrophen in der Lieferkette identifiziert. In manchen Regionen, in denen auch unmittelbare Zulieferer ansässig sind, kann es zu extremen Wetterereignissen kommen, wie z. B. Stürmen oder Überschwemmungen. Mögliche Folgen von physischen Klimarisiken in der Lieferkette sind Lieferverzögerungen, Produktionsausfälle oder ein Anstieg der Betriebskosten beim Porsche AG Konzern.

Auswirkungen in Bezug auf Energie

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde in Bezug auf Energie eine positive Auswirkung festgestellt. Der Porsche AG Konzern fördert entlang der Wertschöpfungskette die Umstellung auf erneuerbare Energiequellen. Die positive Auswirkung entsteht durch die Umstellung auf Prozesse mit geringeren Treibhausgasemissionen und durch Produkte, die darauf abzielen, den Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffquellen sowohl in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als auch im eigenen Geschäftsbetrieb zu verringern. Neben der Umstellung auf erneuerbare Energiequellen sind dies energieeffizientere Prozesse und Produkte mit einem möglichst geringen Verbrauch in der Nutzung. Die Auswirkung ist positiv für Umwelt und Mensch, da eine Umstellung auf erneuerbare Energiequellen die Auswirkungen des Klimawandels abmildern kann. Die „Dekarbonisierung“ ist fest in der → **Nachhaltigkeitsstrategie** des Porsche AG Konzerns verankert.

KLIMARISIKO- UND -SZENARIOANALYSE

Der Porsche AG Konzern hat 2024 eine detaillierte klimabezogene Szenarioanalyse gemäß den Vorgaben der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) durchgeführt und diese im Berichtsjahr fortgeschrieben.

Bei der Analyse von Klimarisiken wird zwischen physischen und transitorischen Risiken unterschieden: Physische Risiken entstehen durch die unmittelbaren Folgen des Klimawandels – bspw. Extremwetterereignisse oder Dürren. Transitorische Risiken sind Veränderungen, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, etwa durch neue regulatorische Maßnahmen oder ein verändertes Verbraucherverhalten.

Die Klimarisikoanalyse berücksichtigt Risiken, die sowohl den eigenen Betrieb als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette betreffen können. Dafür wurden kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte betrachtet. Zudem wurde darauf geachtet, dass die verwendeten Klimaszenarien weitestgehend mit den zentralen klimabezogenen Annahmen der Jahresabschlüsse übereinstimmen.

Analyse physischer Klimarisiken

Physische Klimarisiken ergeben sich aus naturbedingten Ereignissen und können schädliche Auswirkungen auf Umwelt und Menschen, Vermögenswerte oder Umweltressourcen haben. Hierbei wird zwischen akuten und chronischen Risiken unterschieden: Akute Klimagefahren treten plötzlich auf und wirken sich kurzfristig aus, während chronische Klimagefahren über einen längeren Zeitraum bestehen und langfristige Schäden verursachen können.

Für die Bewertung der physischen Risiken hat der Porsche AG Konzern relevante Untersuchungsobjekte mit wesentlichen Vermögenswerten und Geschäftstätigkeiten – z. B. eigene Standorte, Zulieferer, Infrastrukturen und Absatzmärkte – hinsichtlich potenziell relevanter Klimagefahren analysiert. Die Auswahl der betrachteten Klimagefahren erfolgte anhand öffentlich zugänglicher Informationen und der Einschätzung fachkundiger interner Stellen.

Für die Standorte wurden folgende akute Klimagefahren als potenziell relevant identifiziert: Hochwasser, Dürre, Kältewelle/Frost, Hitzewelle, starker Niederschlag, Wald- und Flächenbrand, Zyklon/Hurrikan/Taifun, Sturmflut, Bodenabsenkung, Erdbeben und Tornado. Zu den chronischen Gefahren zählen Hitzestress, Wasserknappheit, Temperaturveränderung und Meeresspiegelanstieg.

Um die Ergebnisse möglichst valide abzusichern, hat der Porsche AG Konzern umfassende Klimadaten risikoorientiert ausgewertet und mithilfe eines externen Tools Eintrittswahrscheinlichkeit, Umfang und Dauer relevanter Klimagefahren für die Standorte auf Basis geografischer Koordinaten bis 2050 analysiert. Der Zeithorizont orientiert sich an der Lebensdauer der Vermögenswerte, der strategischen Planung und der Kapitalallokationspläne.

Für die Bewertung wurde das Hochemissionsszenario SSP5-8.5 des Weltklimarats Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) verwendet. Dieses Szenario geht von einem starken Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum aus, das durch eine fortdauernde Abhängigkeit von fossilen Energien und geringer Priorisierung von Klimaschutz gekennzeichnet ist. Diese Kombination führt zu hohen Emissionen und einem beschleunigten globalen Temperaturanstieg von bis zu 5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau bis zum Ende des Jahrhunderts. Die Analyse dieses Hochemissionsszenarios dient dazu, Worst-Case-Risiken für den Porsche AG Konzern zu identifizieren.

Für die eigenen Standorte ergab die Analyse, dass insbesondere Hochwasser, Dürre und Kältewelle oder Frost zu negativen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und Vermögenswerte führen könnten. Während das Risiko von Kältewellen und Frost über einen kurz- und mittelfristigen Zeithorizont als relevant identifiziert wurde, sind Risiken aufgrund von Hochwasser und Dürre mittel- und insbesondere langfristig relevant. Da in den Betriebsstätten bereits geeignete Maßnahmen wie Klimatisierung und Hochwasserschutz implementiert wurden, bestehen für die Porsche-eigenen Standorte keine wesentlichen Nettorisiken.

Für die Lieferkette wertet der Beschaffungsbereich die Ergebnisse von Naturkatastrophen-Risikoanalysen ausgewählter unmittelbarer Zulieferer aus. Auf dieser Basis werden sowohl risikorelevante Informationen als auch konkrete Maßnahmen zur Risikominderung eingeholt. In der vorgelagerten Lieferkette bestehen Risiken durch Naturkatastrophen insbesondere für unmittelbare Zulieferer und damit für die Material- und Rohstoffversorgung über kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte hinweg. Die identifizierten physischen Risiken in der vorgelagerten Lieferkette werden im Abschnitt → **Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Klimawandel** detaillierter dargestellt.

Für die nachgelagerte Wertschöpfungskette zeigt die Analyse, dass insbesondere Hochwasser, Meeresspiegelanstieg, Sturmflut und Kältewellen oder Frost potenzielle Risiken für Vertriebsprozesse und die Fahrzeuge an den jeweiligen Standorten darstellen. Kältewellen oder Frost und Sturmflut wurden über kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte als relevant bewertet. Hochwasser wird mittel- und langfristig als relevante Klimagefahr identifiziert. Der Anstieg des Meeresspiegels ist besonders für küstennahe Standorte langfristig relevant. Da entsprechende Steuerungsmaßnahmen wie Deicherhöhungen, geschützte Deichlinien und Sturmflutturen bereits bestehen, wurden für die Standorte in der nachgelagerten Lieferkette keine wesentlichen Nettorisiken festgestellt.

Analyse transitorischer Klimarisiken

Transitorische Risiken und Chancen sind klimabedingte Übergangsereignisse, die durch den Übergang zu einer emissionsärmeren Wirtschaft entstehen. Diese werden den Bereichen Politik und Recht, Technologie, Markt und Reputation zugeordnet.

Für die Ermittlung und Bewertung von klimabedingten Übergangsereignissen verwendet der Porsche AG Konzern das Szenario „Netto-Null-Emissionen bis 2050“ (NZE2050) der Internationalen Energieagentur. Hierbei kommt die im Jahr 2023 aktualisierte Version des IEA-Szenarios 2050 zum Einsatz. Damit möchte der Porsche AG Konzern erreichen, dass Emissionspfade und Klimaziele den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. Bei der Aktualisierung des Szenarios wurden technologische Fortschritte bei erneuerbaren Energien, Energiespeicherung und CO₂-Entfernung berücksichtigt. Das normative Szenario ist mit den ambitionierten Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens kompatibel und strebt eine Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C an. Das NZE2050-Szenario wurde ausgewählt, um die stärksten Übergangsauswirkungen für den Porsche AG Konzern zu analysieren – es zeigt, welche Maßnahmen die Akteure in den zentralen Sektoren umsetzen müssen, um bis 2050 eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf netto Null zu erreichen. Für den Porsche AG Konzern sind hierbei die sektoralen Vorgaben für den Transportbereich relevant.

Zur erfolgreichen Umstellung auf eine möglichst nachhaltige Wirtschaft bietet das Produktportfolio des Porsche AG Konzerns – neben traditionellen Verbrennungsmotoren – BEV- und PHEV-Modelle als Antriebsvarianten an. Im Berichtsjahr lag der Anteil an Kundinnen und Kunden ausgelieferter elektrifizierter Neufahrzeuge – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid – bei 34,4 %. → **Fahrzeugproduktstrategie**

Die Annahmen des NZE2050-Szenarios, dessen Kernstück der verstärkte Einsatz und die politische Förderung von emissionsreduzierten Schlüsseltechnologien wie Elektrofahrzeuge sind, dient als eine Referenz für die flexible Ausrichtung der Produktstrategie. Das NZE2050-Szenario prognostiziert, dass im Jahr 2030 rund 64 % aller weltweit verkauften Fahrzeuge BEV-, PHEV- und Brennstoffzellen-Modelle (FCEV) sein werden. Darüber hinaus erwartet das Szenario einen politischen Rahmen, der ab 2035 den Verkauf neuer Verbrennerfahrzeuge deutlich einschränkt und die Elektrifizierung vorantreibt.

Ergänzend hierzu sieht der Porsche AG Konzern in synthetischen Kraftstoffen (sogenannten eFuels) eine weitere relevante Option im Bereich CO₂-reduzierter Schlüsseltechnologien. Diese regenerativen Kraftstoffe können durch die Synthese von Wasserstoff – unter Nutzung von erneuerbarer Energie – und CO₂ hergestellt werden und, ergänzend zur Elektromobilität, dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß in Verbrennungsmotoren zu reduzieren.

Auf Basis dieser Annahmen hat der Porsche AG Konzern klimabedingte Übergangsrisiken und -chancen anhand der definierten Zeithorizonte für den Zeitraum bis zum Jahr 2050 analysiert. In die Betrachtung wurden alle relevanten Geschäftstätigkeiten und Vermögenswerte entlang der Wertschöpfungskette einbezogen. Die Bewertung der identifizierten klimabedingten Übergangsereignisse erfolgte unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit, Schadenshöhe und Dauer der Auswirkung.

Im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer emissionsärmeren Wirtschaft und Gesellschaft wurden relevante potenzielle klimabedingte Übergangsrisiken identifiziert. Diese betreffen insbesondere politische und rechtliche Rahmenbedingungen, technologische Herausforderungen sowie Unwägbarkeiten im Kundenverhalten. Sie haben Auswirkungen auf das Produktportfolio, die Absatzplanung, die Beschaffung sowie die Forschung und betreffen alle definierten Zeithorizonte.

Die transitorischen Risiken und Chancen werden unter → **Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Klimawandel** detaillierter dargestellt.

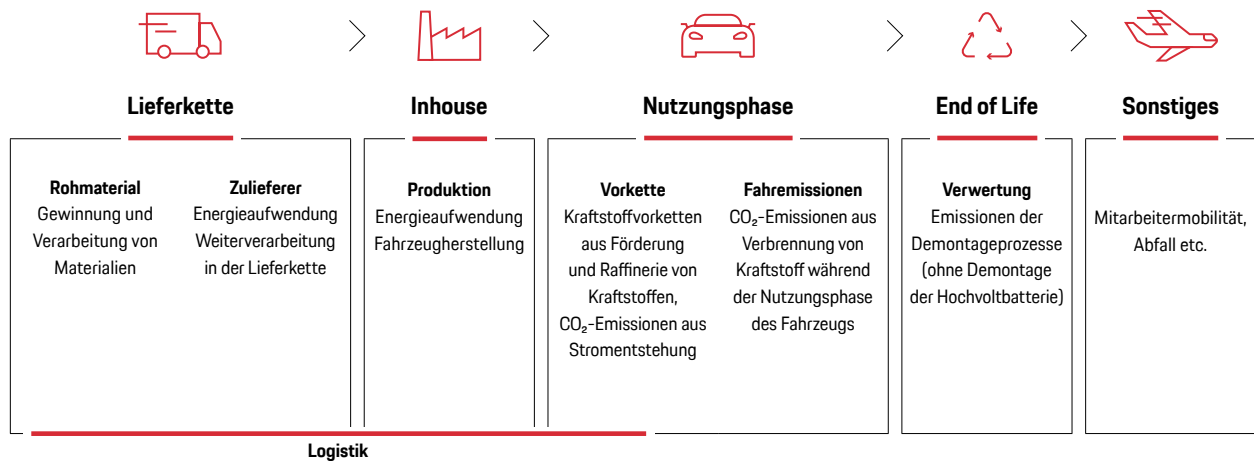
ÜBERGANGSPLAN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr einen Übergangsplan auf Basis des bestehenden Dekarbonisierungsansatzes seiner → **Nachhaltigkeitsstrategie** erarbeitet. Die Umsetzung dieser Strategie ist in einem Dekarbonisierungsprogramm festgelegt, das die notwendigen Voraussetzungen und Maßnahmen zur Erreichung der strategischen Ziele der Porsche AG konzernweit koordiniert. Dabei betrachtet der Porsche AG Konzern die Dekarbonisierung seiner Geschäftstätigkeit und Wertschöpfungskette nicht nur als strategische Aufgabe, sondern auch als Chance für sein Geschäftsmodell.

Dekarbonisierungsziele und -programm

Der Porsche AG Konzern verfolgt das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken. Die im Jahr 2024 veröffentlichten Ziele für Scope 1, 2 und 3 sowie die angestrebten Reduktionspfade für Scope 1 und 2 hat der Porsche AG Konzern mit der in 2024 gültigen Methodik der „Science Based Targets Initiative“ (SBTi) abgeleitet.

Das Ziel für die Nutzungsphase der Fahrzeuge, welche die Scope-3-Emissionen umfasst, orientiert sich an den Reduktionsvorgaben der SBTi-Methodik für Automobilhersteller (Land Transport Science-Based Target-Setting Guidance). Um ein 1,5-Grad-konformes kurzfristiges Ziel (Nearterm Target) auszuweisen, müssen die Reduktionsziele nach dieser Methodik bis 2030 mindestens 67 % der absoluten Scope-3-Emissionen umfassen. Im Porsche AG Konzern entfallen rund zwei Drittel der Scope-3-Emissionen auf die Nutzungsphase der Fahrzeuge. Entsprechend erfüllt das formulierte Scope-3-Ziel im Zeitraum von 2023 bis 2030 mit einer angestrebten Reduzierung der



Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase von neu produzierten Fahrzeugen um mindestens 42 % diese SBTi-Reduktionsanforderung. Parallel zur SBTi-Methodik wendet der Porsche AG Konzern das „XDC-Modell“ von „right“ an, um den angestrebten Reduktionspfad auf einem zweiten Weg zu belegen. Das „XDC-Modell“ setzt die absoluten Emissionen (Scope 1 bis 3) eines Unternehmens ins Verhältnis zu dessen wirtschaftlicher Leistung. Die resultierende Emissionsintensität wird dann mit einem auf Emissionsbudgets basierenden sektorspezifischen 1,5-Grad-Zielwert verglichen, woraus die Klimawirkung des Unternehmens abgeleitet werden kann. Die Zieltrajektorie des Porsche AG Konzerns, die in 2024 auf Basis des „XDC-Modells“ (Version 3.4.5) abgeleitet worden ist, erfüllt die 1,5-Grad-Anforderung vom Basisjahr 2023 bis 2030.

Im Berichtsjahr hat die SBTi den Entwurf des „Automotive Sector Net-Zero Standard“ veröffentlicht. Nach aktueller Einschätzung sind die darin enthaltenen Anforderungen für den Porsche AG Konzern nicht erfüllbar.

Die absoluten Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase lagen im Berichtsjahr um rund 36 % unterhalb des Basisjahres 2023. Konkret konnten die Treibhausgasemissionen pro Fahrzeug um 8,9 t CO₂ gesenkt werden. Im Rahmen der aktuellen globalen Entwicklung erfolgt der Übergang zu einer emissionsärmeren Mobilität mit BEV-Fahrzeugen langsamer als ursprünglich erwartet. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Reduktionsziels von 42 % bis zum Jahr 2030. Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr Gegenmaßnahmen eingeleitet, indem Initiativen zur Senkung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugmodellen im überarbeiteten Produktportfolio auf den Weg gebracht wurden. Aufgrund der hohen Volatilität der Marktbedingungen sowie absehbarer neuer Stan-

dards geht der Porsche AG Konzern davon aus, dass das bisherige Ziel im Scope 3 überarbeitet wird. Dies ist jedoch nicht vor 2026 möglich.

Eine ausführliche quantifizierte Darstellung der gesetzten Dekarbonisierungsziele findet sich unter → **Ziele**.

Das Dekarbonisierungsprogramm koordiniert alle relevanten Aktivitäten zur Erreichung der strategischen Ziele entlang des Lebenszyklus der Fahrzeuge. Dem Programm liegt eine klare Priorisierung zugrunde: Im Dekarbonisierungsprogramm haben diejenigen Maßnahmen höchste Priorität, mit denen sich Treibhausgasemissionen vermeiden oder reduzieren lassen. Erst danach greift der Porsche AG Konzern auf das Mittel der Kompensation zurück: Wo sich Treibhausgasemissionen technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht vermeiden lassen, behält sich der Porsche AG Konzern vor, diese nach Möglichkeit über Klimaschutzprojekte zu kompensieren, die international anerkannten hohen Standards entsprechen sollen.

→ **Kennzahlen**

Der Porsche AG Konzern misst den Erfolg seines Programms zur Dekarbonisierung anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI). Die Berechnung des DKI umfasst die zentralen Teile des Porsche AG Konzerns. Im Kontext der Erhebung der Treibhausgasemissionen sind dies vor allem die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH. Über den Porsche AG Konzern hinaus sind zudem die Treibhausgasemissionen aus der Lieferkette und vor allem der Fahrzeugnutzungsphase relevant. Der DKI bildet die modellbasiert berechneten durchschnittlichen Treibhausgasemissionen (u. a. CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs und SF₆) pro neu produziertem Fahrzeug entlang der Wertschöpfungskette ab – von der Herstellung über die Nutzung bis hin zur Verwertung. Dabei werden die Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂-Äquivalente pro Fahrzeug (t CO₂e/Fahrzeug) dargestellt.

Das Berichtswesen des DKI orientiert sich stets am aktuellen Methodenstand und verwendet CO₂e als Einheit. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht die Kurzform CO₂ verwendet.

Der DKI basiert u. a. auf standardisierten Lebenszyklusanalysen, welche die Porsche AG gemäß ISO 14040 und ISO 14044 durchführt. Dafür werden individuelle Prämissen und Werte sowie Daten aus Ökobilanzdatenbanken verwendet. So berechnen sich bspw. die Treibhausgasemissionen in der Nutzungsphase auf Basis einer Laufleistung von 200.000 km pro Fahrzeug und mittleren Verbrauchswerten der Hauptmarktregionen (EU+3 [Island, Norwegen, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland], China und USA). Die Verbrauchswerte entsprechen jeweils den gesetzlich vorgesehenen Prüfzyklen. Für die elektrifizierten Fahrzeuge wird die Treibhausgasintensität des Ladestroms auf Basis der Strommixe der Hauptmarktregionen ermittelt. Emissionen aus Lieferketten und Recycling stammen aus den Fahrzeug-Ökobilanzen. Die Wartung der Fahrzeuge geht nicht in die Berechnung ein. Als strategische Kennzahl soll der DKI eine transparente und umfassende Berechnung ermöglichen, die den Porsche AG Konzern bei der schrittweisen Reduzierung seines CO₂-Fußabdrucks unterstützt.

Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern werden im Einklang mit dem „Greenhouse Gas Protocol“ mögliche, von Jahr zu Jahr auftretende methodische Abweichungen in den Emissionsberichten erfasst und bewertet. Das „Greenhouse Gas Protocol“ sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Im Berichtsjahr wurde eine Rekalkulation des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope-3-Inventar (2023) durchgeführt (Base Year Recalculation). Die Rekalkulation umfasst im Berichtsjahr im Wesentlichen die Umstellung der Lebenszyklus-Wirkungsanalyse-Methode (LCIA) des CML (Center of Environmental Science at Leiden University) zu IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change). Im Ergebnis steigt der DKI im Basisjahr um 0,4 t CO₂ pro Fahrzeug auf nun 66,14 t CO₂ pro Fahrzeug. Dieser neue Wert wird verwendet, um eine methodisch konsistente Bewertung des Fortschritts bei der Dekarbonisierung im Vergleich zum Basisjahr zu berichten.

Im Berichtsjahr lag der DKI bei 60,25 t CO₂ pro Fahrzeug. Gegenüber dem Basisjahr 2023 ist er damit um 8,9 % und gegenüber dem Vorjahr um 3,7 % gesunken. → **Kennzahlen**

Die erfolgreiche Dekarbonisierung der Fahrzeuge setzt eine konsequente Steuerung im gesamten Porsche AG Konzern von der Produktstrategie bis zur Wertschöpfungskette voraus.

Der Porsche AG Konzern evaluiert seine Fahrzeugproduktstrategie in Vorprozessen und -gremien und erarbeitet unter Beteiligung der relevanten Fachbereiche Empfehlungen. Dafür hält der

Vorstand regelmäßig Strategieworkshops und Planungsrunden ab. In den Produktstrategie- und den Produktentstehungsprozess fließen direkt Dekarbonisierungsziele mit ein, die initial über die Gremien der → **Nachhaltigkeitsorganisation** vorgegeben werden. Diese Ziele werden im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und durch die zuständigen Vorstandsgremien verbindlich verabschiedet. In seinen Fahrzeugprojekten hat der Porsche AG Konzern eine CO₂-Zielsteuerung eingeführt. Damit prognostiziert er während des Produktentstehungsprozesses kontinuierlich die Treibhausgasemissionen, definiert Maßnahmen zur Reduktion und trifft Entscheidungen anhand der DKI-Kennziffer als Indikator der wirtschaftlichen Effizienz einer Dekarbonisierungsmaßnahme.

Der „Arbeitskreis Dekarbonisierung“ bearbeitet ressortübergreifend alle DKI-relevanten Aktivitäten des Porsche AG Konzerns. Dabei koordiniert das Gremium insbesondere die Umsetzung des strategischen Programms und bereitet Entscheidungen für den in der Gremienstruktur übergeordneten „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ vor. Der Steuerkreis tagt regelmäßig und berichtet den DKI entlang der bestehenden Gremienkaskade über den „Strategiekreis Nachhaltigkeit“ bis zu den Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie. Die DKI-Planung und der Fortschritt werden regelmäßig dem Gesamtvorstand berichtet. Der Steuerkreis entscheidet über Zielvorschläge auf Unternehmensebene und für relevante Unternehmensbereiche, die der Strategiekreis und abschließend der Vorstand verbindlich verabschieden.

Seit 2023 sind die DKI-Ziele als Teil des sogenannten ESG-Faktors im Vergütungssystem für den Vorstand des Porsche AG Konzerns und das Management der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften etabliert. Im Jahr 2024 wurde diese Zielsetzung auch für die Mitarbeitenden aus dem Tarifbereich der Porsche AG implementiert. → **Nachhaltigkeit in der Vergütung**

Der Übergangsplan ist mit seinen Zielen zur Emissionsreduzierung fest in der → **Nachhaltigkeitsstrategie** und somit in der Strategie 2030 Plus des Porsche AG Konzerns verankert.

Die im Übergangsplan festgelegten Ziele für die Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen wurden 2024 vom Vorstand des Porsche AG Konzerns genehmigt. Die Maßnahmen zur Zielerreichung werden dem Vorstand vorgestellt und von den Konzerngesellschaften umgesetzt. Der Prozess dahinter wird im Kapitel → **Nachhaltigkeitsorganisation** beschrieben.

Dekarbonisierungshebel

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, hat der Porsche AG Konzern die nachfolgenden Dekarbonisierungshebel entlang der Wertschöpfungskette der eigenen Fahrzeuge identifiziert:

Fahrzeugproduktstrategie



- Erhöhung des BEV- und PHEV-Anteils im Fahrzeugproduktportfolio.
- Bei BEV-Fahrzeugen insbesondere in Verbindung mit weiteren Maßnahmen in der Nutzungsphase (z.B. der Einsatz von erneuerbarer Energie in der Fahrzeugnutzungsphase).

Fahrzeugproduktion und eigene Standorte



- Erneuerbare Energien (z. B. Strom aus erneuerbaren Energiequellen wie Sonne, Wind oder Wasserkraft, bilanzielles Biomethan und Biomasse) an den Porsche-eigenen Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorten der Porsche AG sowie an den Standorten ausgewählter Konzerngesellschaften.

Lieferkette



- Forderung zum Einsatz von regenerativer Energie bei unmittelbaren Zulieferern in Fertigungsprozessen für Fahrzeugkomponenten und ausgewähltes Nichtproduktionsmaterial.
- Zunehmender Einsatz ökologisch nachhaltigerer Materialien in den Fahrzeugen.

Nutzungsphase



- Erneuerbare Energien in der Nutzungsphase.
- Kontinuierliche Steigerung der Fahrzeugeffizienz.

An diesen Dekarbonisierungshebeln setzen die → **Maßnahmen** des Übergangsplans an, die in einem separaten Abschnitt beschrieben werden.

FAHRZEUGPRODUKTSTRATEGIE

Das Fahrzeugproduktportfolio bildet den Kern der Aktivitäten des Porsche AG Konzerns zur Erreichung der gesetzten Klimaziele. Ein Schwerpunkt zur Treibhausgasreduzierung ist daher die Umstellung der Fahrzeugmodelle auf die Elektromobilität: Ein Elektrofahrzeug verursacht bei typischer CO₂-Intensität des Ladestroms (z. B. beim durchschnittlichen europäischen Strommix) über den Lebenszyklus hinweg weniger Treibhausgasemissionen als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, das überwiegend mit fossilem Kraftstoff betrieben wird.

In der Nutzungsphase eines Elektrofahrzeugs können darüber hinaus erneuerbare Energiequellen, wie bspw. Wind und Sonne, zum Einsatz kommen und die Treibhausgasbilanz weiter verbessern. In der Fahrzeugproduktstrategie liegt für den Porsche AG Konzern einer der größten Hebel zur Reduktion des bestehenden CO₂-Fußabdrucks.

Der Porsche AG Konzern stellt sein Angebot an Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen flexibel auf. Denn der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von der Regulatorik

ab. Als Reaktion auf die aktuellen Marktsituationen sieht der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr eine Neuausrichtung der Fahrzeugproduktstrategie vor. Diese umfasst die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt sowie die Verlängerung des Angebots von Verbrenner- und Hybridmodellen. Angepasst an die neuen Marktrealitäten sieht der Porsche AG Konzern vor, den Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen auszubauen, allerdings auf einem geringeren Niveau als bisher geplant. Im Berichtsjahr lag der Anteil an Kundinnen und Kunden ausgelieferter elektrifizierter Neufahrzeuge – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid – bei 34,4 %.

Im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie baut der Porsche AG Konzern sein Angebot im Bereich BEV- und PHEV-Modelle konsequent aus. So wurde das Portfolio im Berichtsjahr um die „Black Edition“-Modelle der vollelektrifizierten Modellreihe Taycan und der Modellreihe Cayenne bei den PHEV-Fahrzeugen erweitert. Diese werden auch künftig auf Performance ausgelegt sein, bei alltagstauglichen elektrischen Reichweiten.

Im Berichtsjahr wurde mit dem GTS ein sportliches Derivat der nächsten Generation des Macan als vollelektrische Variante auf den Markt gebracht und beim Porsche 911 Turbo S das sportliche T-Hybrid-System auf ein weiteres Derivat ausgerollt. Das T-Hybrid-System verfügt über zwei neu entwickelte elektrische Abgasturbolader.

Eine integrierte E-Maschine, platziert zwischen Verdichter- und Turbinenrad, arbeitet gleichzeitig als Generator. Die erzeugte Energie wird dem Abgasstrom entzogen. Im Berichtsjahr hatte der neue vollelektrische Cayenne Weltpremiere und soll sukzessive an Kundinnen und Kunden ausgeliefert werden. → **Maßnahmen**

LIEFERKETTE

Auch in der Lieferkette der Fahrzeuge setzt der Porsche AG Konzern an, um sein Dekarbonisierungsziel zu erreichen. Bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen sowie bei der Weiterverarbeitung hin zu fertigen Komponenten entstehen entlang der Lieferkette energie- und prozessbedingte Treibhausgasemissionen.

Der Porsche AG Konzern geht davon aus, dass mit einem steigenden Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen auch der Anteil der lieferkettenbedingten Treibhausgasemissionen weiter zunehmen könnte, da insbesondere die Wertschöpfungskette der Hochvoltbatteriezellen energie- und treibhausgasintensiver als diejenige von Verbrennungsmotoren ist.

Dem kann im Wertschöpfungsprozess durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, die Umstellung auf CO₂-ärmere Prozesse oder durch den Einsatz von Sekundärmaterial begegnet werden. Da die Materialien bereits im Entwicklungsprozess eines Fahrzeugs festgelegt werden, sind entsprechende Veränderungen vorzugsweise bereits zu Beginn der Fahrzeugentwicklung zu definieren. Deshalb hat der Porsche AG Konzern Ziele für die Fahrzeugprojekte fest im Produktentstehungsprozess verankert. Die Ziele werden auf Systemebene heruntergebrochen und in Anforderungen auf Komponentenebene überführt.

Diese werden als verbindliche Vorgaben für unmittelbare Zulieferer im Rahmen der Beschaffungsprozesse berücksichtigt.

→ **Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette**

Die Porsche AG arbeitet darüber hinaus kontinuierlich in ausgewählten Fahrzeug- und Plattformprojekten im Rahmen des Volkswagen Konzerns daran, den CO₂-Fußabdruck in der Lieferkette weiter zu reduzieren. Ein Beispiel hierfür ist der vollelektrische Cayenne, für den gemeinsam mit den Zulieferern ausgewählter Bauteile Maßnahmen zur Reduktion der Klimawirkungen in der Lieferkette vereinbart wurden.

Im Berichtsjahr bestanden zwischen der Porsche AG und Herstellern von Rohmaterialien Partnerschaften, um die CO₂-Bilanz der Porsche-Fahrzeuge auf diesem Weg verbessern zu können. Mit einem norwegischen Aluminiumproduzenten wurde u. a. eine Zusammenarbeit in Bezug auf CO₂-reduziertes Aluminium sowie Aluminium mit einem hohen Anteil an Recycling-Material fortgesetzt. Im Rahmen einer weiteren Zusammenarbeit sollen darüber hinaus auch Konzepte für eine ökologisch nachhaltigere Wertschöpfungskette für Batteriematerialien und deren Recycling erörtert werden.

Ein Schwerpunkt bei der Batterie liegt in der Fragestellung, wie sich effiziente und geschlossene Kreisläufe für die Hochvoltbatterien der Porsche-Elektrofahrzeuge gestalten lassen.

→ **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

FAHRZEUGPRODUKTION UND EIGENE STANDORTE

Ein wichtiger Hebel zur Erreichung der selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele ist die Porsche-eigene Fahrzeugproduktion. Hierfür wird an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen – wie Sonne, Wind und Wasserkraft – sowie bilanziellem Biomethan und Biomasse vorangetrieben. Seit 2017 nutzen die Porsche-eigenen Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Seit 2020 setzt der Fahrzeugproduktionsstandort der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen für die Erzeugung von Raum- und Prozesswärme sowie für Produktionsprozesse ausschließlich bilanzielles Biomethan aus Abfall- und Reststoffen ein. Die Umstellung auf bilanzielles Biomethan am Fahrzeugproduktionsstandort in Leipzig sowie am Forschungs- und Entwicklungsstandort in Weissach erfolgte 2021.

Für neue Gebäude haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften eigene Mindestkriterien festgelegt, mit denen sie die gesetzlichen Anforderungen an Energieeffizienz unterschreiten möchten.

Die Verringerung der Treibhausgasemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig wirkt sich auch positiv auf den DKI aus.

Im Berichtsjahr wurden sowohl die beiden Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig als auch der Entwicklungsstandort in Weissach bilanziell CO₂-neutral betrieben. Die bilanzielle CO₂-Neutralität wird für die angegebenen Standorte primär durch drei Hebel erzielt: Zum einen werden mithilfe von Strom aus erneuerbaren Quellen 89.701 t CO₂ in Scope 2 relativ zum standortbasierten Ansatz reduziert. Zusätzlich können durch die Verwendung von Biomethan im Berichtsjahr die Scope-1-Emissionen um insgesamt 53.226 t CO₂ reduziert werden. Die verbleibende Menge an Emissionen der beiden Fahrzeugproduktionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie des Entwicklungsstandorts in Weissach hin zur bilanziellen CO₂-Neutralität werden abschließend in Höhe von 15.968 t CO₂ durch Zertifikate aus Reduktionsprojekten kompensiert. → **Kennzahlen**

NUTZUNGSPHASE

Der Porsche AG Konzern arbeitet kontinuierlich daran, auch die Nutzungsphase der Fahrzeuge zu dekarbonisieren, und hat auch im Berichtsjahr entsprechende → **Maßnahmen** durchgeführt.

Bei Elektrofahrzeugen hängt der CO₂-Fußabdruck der Nutzungsphase von der Art der Stromerzeugung ab. Da neue BEV-Fahrzeuge den Strombedarf in den Märkten erhöhen, engagiert sich die Porsche AG im Rahmen langfristiger indirekter Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen, um den Zubau erneuerbarer Energien zu fördern.

Daneben baut der Porsche AG Konzern die Ladeinfrastruktur weiter aus. An bisher mehr als 600 Händlerstandorten konnten über 1.000 Hochleistungsladepunkte für Kundinnen und Kunden in Betrieb genommen werden. Diese sind auf den Porsche Taycan und Porsche Macan sowie künftige Porsche-Fahrzeuge mit 800-Volt-Ladearchitektur zugeschnitten. Neben Ladestationen an den Händlerstandorten bestehen Schnellladestationen des Porsche AG Konzerns entlang der wichtigsten Verkehrsrouten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Weitere werden in Deutschland, Österreich und UK folgen. Zudem unterstützt er über eine strategische Beteiligung an IONITY den weiteren Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur. Derzeit betreibt IONITY über 800 Schnellladeparks in Europa. Auch beim AC-Laden baut der Porsche AG Konzern die bestehende Infrastruktur weiter aus – mit Porsche Destination Charging. Es bestehen über 7.000 Ladepunkte in 92 Ländern. Der Porsche Charging Service ermöglicht darüber hinaus den Zugriff auf Ladepunkte verschiedener Anbieter. Derzeit sind in Europa mehr als 1.000.000 Ladepunkte in über 27 Ländern angebunden.

Zudem arbeitet die Porsche AG daran, die Effizienz und damit die Reichweite seiner BEV-Fahrzeuge kontinuierlich weiter zu verbessern. Eine eigene Organisationseinheit im Entwicklungsressort der Porsche AG soll alle Einflussgrößen für die Energieeffizienz der Fahrzeuge bereits in der Konzeptphase bündeln und bis zum Abschluss der Serienentwicklung verantworten. Die Senkung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs ist in diesem Rahmen ein zentrales Projektziel.

Die Porsche AG engagiert sich – ergänzend zur Transition hin zu vollelektrischen Fahrzeugen und der Dekarbonisierung der Nutzungsphase durch Strom aus erneuerbaren Energiequellen – auch für Lösungen, um den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren weiter zu senken. Hier untersucht der Porsche AG Konzern u. a. den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten eFuels. Diese Kraftstoffe, hergestellt auf Basis von Strom aus erneuerbarer Energie, könnten fossile Kraftstoffe anteilig ersetzen. Gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie arbeitet die Porsche AG an der Weiterentwicklung dieser alternativen Kraftstoffe im industriellen Maßstab.

Implementierung und weitere Angaben

INVESTITIONEN ZUR IMPLEMENTIERUNG DES ÜBERGANGS-PLANS

Ein wesentlicher Bestandteil des Übergangsplans sind die Maßnahmen zur Elektrifizierung des Produktportfolios des Porsche AG Konzerns. Diese Maßnahmen fallen in die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ gemäß der → **EU-Taxonomie**. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben (CapEx) beliefen sich im Jahr 2025 auf 3.020 Mio. € und die Betriebskosten (OpEx) lagen bei 698 Mio. €.

Über die nächsten fünf Jahre dürften sich die Kapitalaufwendungen des CapEx-Plans für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 auf insgesamt rund 5 Mrd. € belaufen.

EXPOSITION HINSICHTLICH KOHLE-, ÖL- ODER GASAKTIVITÄTEN

Der Porsche AG Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Personenkraftfahrzeugen. Der Hauptwirtschaftszweig ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen (NACE-Code C.29.10, Herstellung von Kraftwagen). Der Porsche AG Konzern hat keine Investitionen in Wirtschaftszweigen getätigt, die mit Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten assoziiert werden.

ABGESTIMMTE EU-REFERENZWERTE

Im Rahmen der „Climate Benchmark Regulation“, die bestimmte Finanzdienstleister wie Kapitalverwaltungsgesellschaften betrifft, wurden die Ausschlusskriterien für gemäß Pariser Klimaabkommen abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Der Porsche AG Konzern ist nicht von den Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten ausgeschlossen. Das bedeutet, dass Aktien und Anleihen des Porsche AG Konzerns den strengen Anforderungen der Verordnung entsprechen und in Investmentfonds integriert werden können, die Begriffe wie „Umwelt“ oder „Nachhaltigkeit“ in ihrem Namen verwenden.

INGESCHLOSSENE TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Im Zuge des Übergangs zu einem zukünftigen Wirtschaftssystem mit reduzierten Treibhausgasemissionen können insbesondere Produktionsanlagen für die Herstellung emissionsintensiver Produkte sowie Investitionsgüter, die den Anforderungen eines solchen Wirtschaftssystems nicht entsprechen, an Wert verlieren und zu gestrandeten Vermögenswerten werden. Der Porsche AG Konzern begegnet dieser Herausforderung mit einem vorausschauenden Investitionsplan und der Anpassung des Produktportfolios.

Auch Bestandsfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können in einem zukünftigen Wirtschaftssystem mit reduzierten Treibhausgasemissionen an Wert verlieren. Ergänzend möchte der Porsche AG Konzern daher auch für solche Bestandsfahrzeuge eine Möglichkeit aufzeigen, wie der fossile CO₂-Ausstoß dieser Fahrzeuge durch den Einsatz erneuerbarer Energieträger gesenkt werden kann.

Insgesamt sind durch die potenziell in Vermögenswerten und Fahrzeugen gebundenen Treibhausgasemissionen derzeit keine Einschränkungen bei der Erreichung der festgelegten Emissionsreduktionsziele zu erwarten.

FORTSCHRITT UND ZIELERREICHUNG

Die Umsetzung des Übergangsplans schreitet voran. → **Maßnahmen** wurden im Berichtsjahr umgesetzt und tragen zu einer Zielerreichung bei. → **Dekarbonisierungsziele und -programm**

WEITERE STRATEGISCHE ANSÄTZE

Weitere Ansätze zur Steigerung der Ressourceneffizienz in der Fahrzeugproduktion

Neben dem Übergangsplan für den Klimaschutz mit dem dazugehörigen Dekarbonisierungsprogramm verfolgt der Porsche AG Konzern noch weitere Ansätze, um seine Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Klimaschutz und Energie zu steuern und seine Geschäftstätigkeit möglichst umweltschonend zu gestalten.

Die Themen Energie und Treibhausgasemissionen stehen neben anderen relevanten Themen wie bspw. dem Ressourcenverbrauch im Fokus der → **standortbezogenen Umweltstrategie**. Diese beschreibt die strategische Vision einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns. Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen u. a. in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung, Produktion und Logistik.

Seit 2014 werden die Umweltauswirkungen der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion anhand eines gewichteten Mittelwerts verschiedener Indikatoren erfasst. Dazu zählen der Energie- und Wasserverbrauch sowie die Mengen an Treibhausgasemissionen, Lösemitteln und Beseitigungsabfällen pro Fahrzeug. Die Verringerung dieses Mittelwerts im Vergleich zum Basisjahr 2014 wird als „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) bezeichnet.

Ab dem Jahr 2026 wird die UEP im Rahmen der standortbezogenen Umweltstrategie durch neue Umweltziele abgelöst. Eine detaillierte Darstellung der UEP und der neuen Ziele ab 2026 erfolgt im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

Zertifizierungen

Der Porsche AG Konzern orientiert sich im Bereich Umwelt- und Energiemanagement an international anerkannten Standards. Die Normen ISO 14001 und EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) für das Umweltmanagement sowie ISO 50001 für das Energiemanagement sind die Grundlage für eine systematische und transparente Steuerung der Umwelt- und Energieaspekte. Die Einhaltung dieser Normen wird für die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften regelmäßig durch unabhängige Zertifizierungsstellen überprüft, um Qualität und Compliance sicherzustellen.

Hervorzuheben ist der Standort Stuttgart-Zuffenhausen, der bereits seit knapp 30 Jahren die Anforderungen des EU-Öko-Audits EMAS erfüllt. Darüber hinaus ist er seit 1999 nach der international anerkannten Norm ISO 14001 für Umweltmanagement zertifiziert und seit 2011 nach der Norm ISO 50001 für Energiemanagement.

Die Porsche Leipzig GmbH, das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach einschließlich der Außenstandorte, die Porsche Logistik GmbH in Sachsenheim sowie die Porsche Werkzeugbau GmbH sind ebenfalls nach den Normen ISO 14001 und ISO 50001 zertifiziert. Zahlreiche weitere Konzerngesellschaften sind nach ISO 14001 zertifiziert. Diese Zertifizierung verdeutlicht das Engagement des Porsche AG Konzerns und die konsequente Verpflichtung zur kontinuierlichen Optimierung von Umwelt- und Energieeffizienz.

Das „Werk 4“ der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen hat nach dem Systemstandard für Quartiere der „Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen“ (DGNB) ein Zertifikat in Gold erhalten. Dieser Auszeichnung liegen Bewertungen anhand von 27 Nachhaltigkeitskriterien zugrunde. Die Porsche Leipzig GmbH hat im Berichtsjahr für den Standort Leipzig erneut eine DGNB-Quartierszertifizierung mit dem Auszeichnungsgrad Platin erhalten, dem höchsten Auszeichnungsgrad. Zudem hat die Porsche AG im Berichtsjahr den Porsche Standard für Nachhaltiges Bauen eingeführt, der im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte** beschrieben ist.

Steuerung und Compliance im Umweltbereich

Der Porsche AG Konzern hat ein Environmental-Compliance-Management-System (ECMS) implementiert, das die zuverlässige Einhaltung aller nationalen und internationalen umwelt- und energierechtlichen Anforderungen verfolgen soll. Das ECMS ist ein systematischer Ansatz zur Steuerung, Überwachung sowie kontinuierlichen Verbesserung der umwelt- und energiebezogenen Prozesse und Aktivitäten. Die Richtlinie regelt den Umgang mit Mindeststandards und Vorgaben der Umwelt- und Energie-Compliance. Die Verantwortung für die Einhaltung der jeweils geltenden lokalen umwelt- und energierechtlichen Anforderungen liegt bei den einzelnen Konzerngesellschaften. Ziel dieser Vorgaben ist es, das Risiko der Nichterfüllung verbindlicher Verpflichtungen zu minimieren.

Im Rahmen des ECMS überprüft jede Gesellschaft des Porsche AG Konzerns regelmäßig die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen und Ziele im Umwelt- und Energiebereich. Das ECMS definiert dabei Rollen und Verantwortlichkeiten etwa bei der Planung, Umsetzung sowie Überwachung von Umwelt- und Energieaktivitäten. Es sorgt außerdem dafür, dass Umwelt- und Energieaspekte bei strategischen Entscheidungen, Planungen und Prozessen berücksichtigt werden.

Das ECMS ist integraler Bestandteil des übergreifenden Gesamtmanagementsystems des Porsche AG Konzerns. Die Anforderungen des ECMS stellen die konzernweiten Mindeststandards dar, die sich in den Richtlinien widerspiegeln.

→ Richtlinien und Konzepte

Die Verantwortung für das ECMS liegt bei der Porsche AG beim Vorstand und bei Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns bei dem jeweiligen Geschäftsführer. Die operative Steuerung, Weiterentwicklung und Überwachung des Systems bei der Porsche AG übernimmt die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“, die sich über Patenschaften mit den relevanten und betroffenen Fachabteilungen vernetzt. Die Abteilung überführt die Vorgaben des ECMS in spezifische Richtlinien des Porsche AG Konzerns. Die Konzerngesellschaften sind jeweils eigenverantwortlich für deren interne Umsetzung zuständig.

Für die Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns sind jeweils eigene Umwelt- und Energiemanagementbeauftragte benannt. Ihre Aufgaben umfassen die fachliche Beratung der Standorte in allen Belangen des Umwelt- und Energiemanagements. Zu ihren zentralen Aufgaben zählt u. a. die Erfassung, Überwachung und Analyse der Umwelt- sowie Energiekennzahlen, einschließlich der Bewertung der Datenqualität und -plausibilität. Darüber hinaus sind sie verantwortlich für die Koordination und Durchführung von Umwelt- und Energiemanagementaudits.

Seit 2022 besteht der ressort- und konzernübergreifende Steuerkreis „Environmental-Compliance-Management-System“. Dieses Gremium informiert über strategische, übergreifende Ziele und Maßnahmen sowie zur Gesetzeskonformität an den deutschen Standorten des Porsche AG Konzerns. Der Steuerkreis tagte im Berichtsjahr viermal.

Neben der generellen Umwelt-Compliance der Geschäftstätigkeiten spielt die Produkt-Compliance eine zentrale Rolle in der Unternehmenssteuerung des Porsche AG Konzerns. Diese wird auch mithilfe des Product-Compliance-Management-Systems (PCMS) gesteuert.

Das PCMS bildet einen ressort- und konzernübergreifenden Rahmen und unterstützt die Fachbereiche bei der Einhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorschriften des Produktionslandes sowie der Vertriebsmärkte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften, bei internen und externen Standards

sowie bei vertraglich vereinbarten Kundenanforderungen und Selbstverpflichtungen für die Porsche-Fahrzeuge über ihre Lebensdauer. Hierzu wird das PCMS mit bestehenden Strukturen (z. B. Managementsysteme, Gremien) vernetzt und unterstützt die Verbesserung von Produkt-Compliance-relevanten Prozessen.

Die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben erfordert eine frühzeitige Erfassung der relevanten Daten und eine darauf aufbauende konsequente Steuerung im Hinblick auf die Zielvorgaben. Dies erfolgt im Rahmen der Fahrzeugtypisierung in den entwickelten Fachbereichen der Porsche AG, die hierbei von der Hauptabteilung „Technische Konformität“ unterstützt werden, in bereichsübergreifenden Gremien und in Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen Konzerns. Maßnahmen umfassen z. B. die Anpassung des Fahrzeugproduktportfolios einschließlich der Anpassung der Antriebsart, die Veränderung der Produktsubstanz und -technik und die Vertriebssteuerung.

Neue gesetzliche Anforderungen folgen insoweit auch aus der EU-Batterieverordnung. Diese Gesetzgebung verschärft die Anforderungen hinsichtlich der Informationsbereitstellung, der Produktanforderungen sowie der Wiederverwendung und Wiederaufarbeitung für alle Batterietypen. Es ergeben sich Effekte auf alle Neufahrzeuge sowie Aftersales-Teile mit Batterieumfängen. Ein operatives ressortübergreifendes Projektteam mit etabliertem Arbeits- und Lenkungskreis ist für die Steuerung zuständig.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Die Themen Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Energieeffizienz im Zusammenhang mit den oben genannten Auswirkungen und Risiken sowie den beschriebenen Ansätzen sind in mehreren Richtlinien des Porsche AG Konzerns sowie anderen Vorgaben geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Richtlinie „Nachhaltigkeit“** ist das führende Dokument für das Nachhaltigkeitsmanagement im Porsche AG Konzern. Sie regelt eine einheitliche Vorgehensweise und beschreibt die Zuständigkeiten sowie die Mindestanforderungen für die operative Umsetzung.

Ziel ist es, über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinaus durch möglichst nachhaltiges Handeln den Unternehmenserfolg langfristig zu sichern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zu leisten und die gesellschaftliche Akzeptanz des Unternehmens zu stärken und zu erhalten. Dabei sind gesellschaftliche und Umweltbelange zusammen mit Wirtschaftsaspekten in die unternehmensbezogenen Überlegungen und Entscheidungen einzubeziehen.

Die Hauptabteilung „Generalsekretariat und Unternehmensentwicklung“ ist verantwortlich für die Steuerung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie des → **Nachhaltigkeitsmanagements** in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachbereichen. Der Vorstand legt die Nachhaltigkeitsstrategie für den Porsche AG Konzern fest und kontrolliert die Zielerreichung.

Die **Richtlinie „Environmental-Compliance-Management-System“** (ECMS) definiert ein einheitliches Vorgehen, klare Zuständigkeiten sowie strukturierte Prozesse für Umwelt- und Energiethemen innerhalb des Porsche AG Konzerns. Die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“ der Porsche AG ist verantwortlich für die Erstellung und Pflege dieser Richtlinie.

Bei ausgewählten Konzerngesellschaften ist zudem ein nach ISO 14001 zertifiziertes Umweltmanagementsystem zu implementieren. Im Einklang mit der Umwelt- und Energiepolitik des Porsche AG Konzerns legen die Gesellschaften langfristige strategische Ziele sowie entsprechende Aktionspläne fest. Darüber hinaus definiert die Richtlinie Mindestanforderungen an das Berichtswesen sowie an das operative Umweltrisikomanagement. Im Bereich Umweltschutz und Compliance gibt die Richtlinie verbindliche Vorgaben vor. Standortverantwortliche sind darüber hinaus angehalten, den Einsatz erneuerbarer Energien zu prüfen und daraus geeignete Maßnahmen abzuleiten.

Die Zielsetzungen und Maßnahmen der Porsche AG und ausgewählter Porsche AG Konzerngesellschaften werden jährlich mit dem zentralen Umwelt- und Energiemanagement des Porsche AG Konzerns abgestimmt. Außerdem ist in der Richtlinie vorgegeben, dass Mitarbeitende regelmäßig, sowohl grundlegend als auch stellenspezifisch, zu den Inhalten der Richtlinie qualifiziert werden.

Die Steuerung der Compliance der Porsche-Fahrzeuge, u. a. mit umweltbezogenen Gesetzen und Vorschriften, wird auch in der **Richtlinie „Product-Compliance-Management-System“** (PCMS) geregelt. Die Richtlinie regelt den Umgang mit Mindeststandards und Vorgaben der Produkt-Compliance. Ziel dieser Vorgaben ist die Minimierung des Risikos, dass bindende Verpflichtungen für hergestellte und in Verkehr gebrachte Produkte nicht erfüllt werden.

Das PCMS verfügt über eine eigene Geschäftsstelle in der Porsche AG. Diese unterstützt die zuständigen Fachbereiche bei der Umsetzung und Überwachung der Produkt-Compliance-Anforderungen.

In der Richtlinie ist auch festgelegt, dass die mit dem PCMS befassten Beschäftigten und Führungskräfte regelmäßig zu Produkt-Compliance informiert und geschult werden sollen.

Der Porsche AG Konzern strebt mit seiner → **standortbezogenen Umweltstrategie** langfristig eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns an.

Um die Ressourcennutzung und Treibhausgasemissionen an ihren Standorten zu minimieren, nutzt die Porsche AG ein **Handbuch zu Umweltanforderungen**. Das Handbuch steht als mitgeltende Unterlage zur Richtlinie ECMS im Intranet zur Verfügung. Es beinhaltet Empfehlungen, Richtlinien und Verpflichtungen zur Umsetzung der standortbezogenen Umweltstrategie aus geltenden Dokumenten der Porsche AG wie bspw. der Betriebsmittelvorschrift (BMV) „Umweltschutz“.

Im Themenbereich Klimaschutz gibt das Handbuch vor, dass bei der Planung von Gebäuden und Anlagen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz zu berücksichtigen sind. Zudem legt das Handbuch Prozesse für eine angemessene ressourceneffiziente Planung und zur Überwachung und Messung der Energieeffizienz dar. Beispielsweise ist beim Betrieb von gasverbrennenden Anlagen der Einsatz alternativer Brennstoffe (z. B. Biomethan) zu prüfen. Im Berichtsjahr hat die Porsche AG auf Beschluss des Vorstands den **Porsche Standard für Nachhaltiges Bauen** (PSNB) eingeführt. Dieser definiert Anforderungen und Leitlinien für ressourcenschonendere und energieeffizientere Bauprojekte innerhalb der Porsche AG. Ziel ist es, nachhaltigere Gebäude zu errichten, die ausgewählte ökologische, ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigen. Dabei werden u. a. Kriterien wie Energieeffizienz, Materialwahl, Abfallvermeidung und Nutzerkomfort einbezogen. Der Standard ermöglicht die Umsetzung der Porsche Umweltstrategie im Bereich von Gebäuden und kann zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks beitragen. Als Leitbild für die Richtlinie werden u. a. die Kriterien des DGNB herangezogen. Der PSNB ist im Intranet verfügbar.

In der **Betriebsmittelvorschrift (BMV) „Umweltschutz“** der Porsche AG und der **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** der Porsche Leipzig GmbH sind umweltrelevante Vorgaben für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden und Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen.

Im Themenbereich Klimaschutz gibt die BMV vor, dass emissionsbegrenzende Maßnahmen grundsätzlich auf dem Stand der Technik durchgeführt werden. Bei der Planung von Gebäuden und Anlagen strebt die Porsche AG an, den Ressourcenverbrauch im Rahmen der Wirtschaftlichkeit zu minimieren und emissionsarme Stoffe vorzuziehen. Beispielsweise sollen in den Klima- und Kälteanlagen Kältemittel mit geringem Treibhauspotenzial eingesetzt werden. Treibhausgasemissionen sollen durch energetische Optimierungen bei Planung, Errichtung und Betrieb der Anlagen, anlageninterne Energieverwendung und die Anwendung von Wärmedämmungsmaßnahmen vermieden werden.

Die Einhaltung der Betriebsmittelvorschriften wird in der jeweiligen Umweltabteilung der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH überwacht. Die BMV stehen den Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns zur Verfügung. Für Mitarbeitende sind sie im Intranet abrufbar.

Zu dem Risiko potenzieller Absatz- und Reputationsverluste im Zusammenhang mit dem aktuellen Ausbaustand der Ladeinfrastruktur, insbesondere in Nordamerika, hat der Vorstand des Porsche AG Konzerns im Jahr 2023 einen **Vorstandsbeschluss** gefasst, der vorsieht, NACS-Ladestecker in den nordamerikanischen Fahrzeugen einzuführen.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch bei den Themen Klimaschutz und Energie berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette. Die Porsche AG stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben, ebenso die Nachhaltigkeitsbewertung von unmittelbaren Zulieferern durch das Sustainability Rating (S-Rating).

In Bezug auf Klimaschutz und Energie verpflichtet der Code of Conduct für Geschäftspartner unmittelbare Geschäftspartner des Porsche AG Konzerns dazu, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung von Luftemissionen einschließlich Treibhausgasemissionen zu ergreifen. Darüber hinaus müssen sie auch in ihrer vorgelagerten Lieferkette auf eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen hinwirken, bspw. durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Ebenso sind Maßnahmen zu ergreifen, um eine möglichst effiziente Nutzung von Energie zu bewirken.

Des Weiteren müssen unmittelbare Zulieferer für die an den Porsche AG Konzern gelieferten Produkte auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in MWh und den CO₂-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene offenlegen, um so eine diesbezügliche Steuerung des Porsche AG Konzerns zu ermöglichen.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner hinaus macht der Porsche AG Konzern konkrete Vorgaben für unmittelbare Zulieferer von Bauteilen für relevante, in der Entwicklung befindliche zukünftige Fahrzeugprojekte. Siehe hierzu im → **Übergangsplan für den Klimaschutz** die Beschreibung des Dekarbonisierungshebels „Lieferkette“.

Um die Abläufe zur Zielbildung, Planung und Umsetzung von technischen Nachhaltigkeitsmaßnahmen in der Lieferkette von Fahrzeugprojekten zu standardisieren, wurden Nachhaltigkeitsprozesse in den Marken-Produktentstehungsprozess integriert. Hierdurch soll die Verfolgung und Steuerung von Projektfortschritten unterstützt werden.

Die initialen Dekarbonisierungsziele werden im Projektverlauf gemäß einer „Systems Engineering“-Logik auf Hauptsystem- bzw. Systemebene heruntergebrochen und durch definierte Fachbereiche innerhalb der Entwicklungsorganisation verfolgt. Der Status der Zielerreichung wird zu festgelegten Berichtsmeilensteinen in projektspezifischen Gremien und an den Vorstand des Porsche AG Konzerns berichtet.

Um technische Maßnahmen zur Senkung des Treibhauspotenzials in der Lieferkette zu bewerten und zu verfolgen, hat der Porsche AG Konzern ein internes, IT-gestütztes Tracking-System entwickelt und in relevanten Fahrzeugprojekten zum Einsatz gebracht. Die Maßnahmen werden mittels material- und rohstoffspezifischer Richtlinien bei direkten Geschäftspartnern und unmittelbaren Zulieferern des Porsche AG Konzerns angefragt und die Umsetzung im Rahmen der Vergabeprozesse durch die Beschaffungsorganisation vereinbart. Der Porsche AG Konzern nutzt dafür entsprechende Anforderungsdokumente, sogenannte **Lastenhefte und Normen**, die gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt wurden. Um die Umsetzung der vereinbarten Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zu überprüfen, werden vor dem „Start of Production“ von neuen Fahrzeugmodellen Nachweisdokumente bei relevanten direkten Geschäftspartnern eingeholt. Auf Basis der eingeholten Nachweise wird eine systematische Bewertung der erzielten Reduktion im Rahmen einer fahrzeugspezifischen Lebenszyklusanalyse nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 durchgeführt.

Zudem werden alle unmittelbaren Zulieferer für Produktionsmaterial der Fahrzeuge über ein Lastenheft aufgefordert, ihre Fertigung auf zertifizierten Strom aus erneuerbaren Energiequellen umzustellen. Diese Anforderung besteht für alle neuen Vergaben für Produktionsmaterial seit 2021 sowie seit dem Berichtsjahr für ausgewählte Vergaben für Nichtproduktionsmaterial. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

Mit dem → **Übergangsplan für den Klimaschutz** wird das Risiko im Zusammenhang mit den CO₂-Flottenemissionen gemanagt. Der Übergangsplan beschreibt das Scope-3-Ziel sowie übergeordnete Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Nutzungsphase der Fahrzeuge.

Im Zusammenhang mit dem Risiko von Naturkatastrophen bei Lieferanten hat der Vorstand des Porsche AG Konzerns im Berichtsjahr einen **Vorstandsbeschluss** gefasst, der vorsieht, die Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erhöhen.

Die künftige Ausweitung auf mittelbare Zulieferer schafft die Voraussetzung, um Klimarisiken in der komplexen Lieferkette eines Automobilherstellers identifizieren und analysieren zu können. Für die Umsetzung des Vorstandsbeschlusses zur Erhöhung der Transparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist die Hauptabteilung „Beschaffung – Zentralfunktionen, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention & Originalteile“ verantwortlich. → **Maßnahmen**

MASSNAHMEN

Um die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus der Porsche-Fahrzeuge zu senken, hat der Porsche AG Konzern im Rahmen des → **Übergangsplans für den Klimaschutz** entsprechende Dekarbonisierungshebel festgelegt. Realisiert werden soll die Umsetzung vor allem durch die Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen entlang des Lebenszyklus der Fahrzeuge von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur nachgelagerten Nutzungsphase. Die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Maßnahmen zählen direkt sowie indirekt auf die Dekarbonisierungsziele des Porsche AG Konzerns ein, die unter → **Ziele** beschrieben werden.

Maßnahmen in Bezug auf die Elektrifizierung des Produktportfolios

Der Anteil von BEV-Modellen am Absatz betrug im Berichtsjahr 22,2 % (2024: 12,7 %). Hinzu kamen 12,1 % PHEV-Modelle (2024: 14,3 %). Damit lag der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge im Berichtsjahr bei 34,4 % (2024: 27 %).

Details zur Erweiterung des BEV- und PHEV-Fahrzeugportfolios sind unter → **Fahrzeugproduktstrategie** aufgeführt.

Um das identifizierte Technologierisiko zu steuern, beobachtet der Porsche AG Konzern kontinuierlich die Entwicklung von Markt-, Wettbewerbs- und rechtlichen Anforderungen und verfolgt eine aktualisierte → **Fahrzeugproduktstrategie**. Um auf unterschiedliche Marktsituationen bestmöglich reagieren zu können, stellt der Porsche AG Konzern sein Angebot an Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen flexibel auf. Auf Basis der stetigen Beobachtung kann ein langfristiger Planungsrahmen für die Fahrzeugprogramme (Cycle-Plan) erstellt werden, der mit wettbewerbsfähigen Produkten eine hohe Kundenakzeptanz erzeugen kann. Zudem werden Projekterfolge überwacht und entsprechende Maßnahmen zur Minimierung finanzieller und operativer Risiken umgesetzt.

Zur Steuerung des identifizierten Übergangsrisikos der Nichteinhaltung von Flottenemissionswerten, beobachtet der Porsche AG Konzern regulatorische und marktspezifische Anforderungen, um Änderungsbedarfe frühzeitig berücksichtigen zu können. Hierzu zählen bspw. Anforderungen zum Verbrauch bzw. CO₂-Ausstoß, an Elektrofahrzeuge (ZEV/NEV) und an limitierte Abgas-Emissionen.

Der Porsche AG Konzern richtet sich diesbezüglich nach den im Volkswagen Konzern abgestimmten und vorgegebenen Prämissen zu den Emissions- und Flottengrenzwerten. In einem regelmäßig stattfindenden Arbeitskreis werden Änderungsbedarfe definiert und in Projektteams analysiert. Anschließend werden entsprechende Entwicklungsmaßnahmen eingeleitet.

Aktuell werden alle gesetzlichen Verpflichtungen zu Flottenemissionen vom Porsche AG Konzern erfüllt. Dazu werden fortwährend die Verbrauchstechnologien verbessert und das Produktportfolio an die aktuellen gesetzlichen Anforderungen angepasst. Außerdem kann der Absatz von BEV-Neufahrzeugen nachfrageabhängig optimiert werden. Innerhalb der Emissionsgemeinschaften des Volkswagen Konzerns werden die Emissionen des Porsche AG Konzerns bei Bedarf angerechnet. Als letzte Option kommen externe Kreditkäufe oder Ausgleichszahlungen an die zuständigen Behörden in Betracht.

Die Technologierisiken bestärken den Porsche AG Konzern in seinem Ziel, das Produktportfolio weiterhin auf emissionsarme Antriebstechnologien wie BEVs und PHEVs auszurichten, um langfristig die Einhaltung der CO₂-Grenzwerte zu ermöglichen.

Maßnahmen in Bezug auf die Lieferkette

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern in seinen Fahrzeugmodellen Taycan, dem vollelektrischen Macan sowie in den PHEV-Modellen des Panamera und Cayenne durch den Einsatz von ökologisch nachhaltigeren Materialien und durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien bei der Zellfertigung der Hochvoltbatterien ca. 146.377 t CO₂ einsparen können. Hinzu kommen weitere Maßnahmen bei Produktionsmaterialien an Fahrzeugproduktionsstandorten im Verbund des Volkswagen Konzerns, die weitere ca. 40.035 t CO₂ einsparen.

Die in Zukunft zu erwartenden Treibhausgasemissionen sind abhängig von der Produktionsstückzahl der Fahrzeugprojekte und werden daher nicht quantifiziert ausgewiesen. Der Porsche AG Konzern plant jedoch eine weitere Ausweitung der CO₂-Reduktionsmaßnahmen in zukünftigen Fahrzeugprojekten.

Um die Umsetzung der vereinbarten Reduktionsmaßnahmen in der Lieferkette zu prüfen, wurde 2025 begonnen für den neuen vollelektrischen Cayenne Nachweise zu vereinbarten Nachhaltigkeitsmaßnahmen einzuholen. Diese sollen 2026 in einer Lebenszyklusanalyse berücksichtigt werden.

Weitere Maßnahmen in Bezug auf den Einsatz von ökologischen Materialien werden unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** beschrieben.

Um dem finanziellen Risiko von Naturkatastrophen bei Lieferanten zu begegnen, hat der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr eine klimabezogene Risikoanalyse für ausgewählte unmittelbare Zulieferer durchgeführt. Zukünftig soll die Analyse einen risikobasierten Ansatz verfolgen und Einblicke in die Situation verschiedener exponierter Lieferanten ermöglichen. Der Fokus wird auf physische Gefahren durch Naturkatastrophen, wie Fluten und Stürme gelegt.

Diese klimabezogene Risikoanalyse bildet die Voraussetzung für eine zielgerichtete, zukünftige Steuerung des Risikos und dient zur Stärkung der Resilienz. Bislang lag der Fokus auf kritischen unmittelbaren Zulieferern, deren potenzieller Ausfall eine wesentliche Beeinflussung der Geschäftsprozesse des Porsche AG Konzerns zur Folge hätte. Für die unmittelbaren Zulieferer wurden Risikoanalysen unter Berücksichtigung von Materialgruppenspezifika, Technologieclustern und Monopolstellungen durchgeführt. Zudem wurden neue unmittelbare Zulieferer fall- und risikobezogen auf Gefahren durch Flut und Sturm analysiert. Darüber hinaus erfolgte eine Bewertung potenzieller neuer Lieferantenstandorte. Im Berichtsjahr wurden 788 unmittelbare Zulieferer hinsichtlich ihrer Exponierung gegenüber Naturkatastrophenrisiken überprüft. Damit wurde das gesetzte Ziel von 735 untersuchten Produktionsstandorten im Berichtsjahr erreicht.

Maßnahmen in Bezug auf die Fahrzeugproduktion

Im Berichtsjahr wurden an den beiden Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort in Weissach Treibhausgasemissionen durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen und bilanziellem Biomethan reduziert. Am Standort in Leipzig kommt zudem Wärme aus fester Biomasse (Holzhackschnitzel) zum Einsatz.

Im Werk Stuttgart-Zuffenhausen wurde 2025 zur Erhöhung der Effizienz der bestehenden Blockheizkraftwerke (BHKW) 3 und 4, die beide in der Energiezentrale im Werk verortet sind, je eine zusätzliche Wärmepumpe in Verbindung mit nachgeschalteten Abgaswärmetauschern zur Nutzung der Kondensationswärme geplant. Die Wärmepumpen sollen nach derzeitigem Planungsstand bis Ende 2026 installiert sein und pro BHKW 0,8 MW Wärmeleistung nutzbar machen. Für beide BHKWs zusammen ergibt sich pro Jahr eine Einsparung von rund 16.800 MWh Gas.

Am Entwicklungsstandort Weissach wurden im Berichtsjahr die unter dem Neubau des Gesamtwerkstattgebäudes liegenden Gründungspfähle thermisch aktiviert. Hierfür wurden Leitungen unterhalb der Bodenplatten verlegt und die Pfähle in ein Wärmepumpensystem eingebunden. Die Wärmepumpe mit Untergroundwärmequelle dient der Wärme- und Kälteversorgung und kann flexible Energiebedarfe des Gebäudes decken. Die Maßnahme wurde bis Ende 2025 abgeschlossen.

Durch die thermische Aktivierung der Pfähle sollen nach aktuellem Planungsstand pro Jahr rund 230 MWh Heizenergie und 72 MWh Kühlenergie eingespart werden, während der Strombedarf um rund 75 MWh steigen soll. Tatsächliche Einsparungen können erst für das Berichtsjahr 2026 bestimmt werden.

Maßnahmen in Bezug auf die Logistik

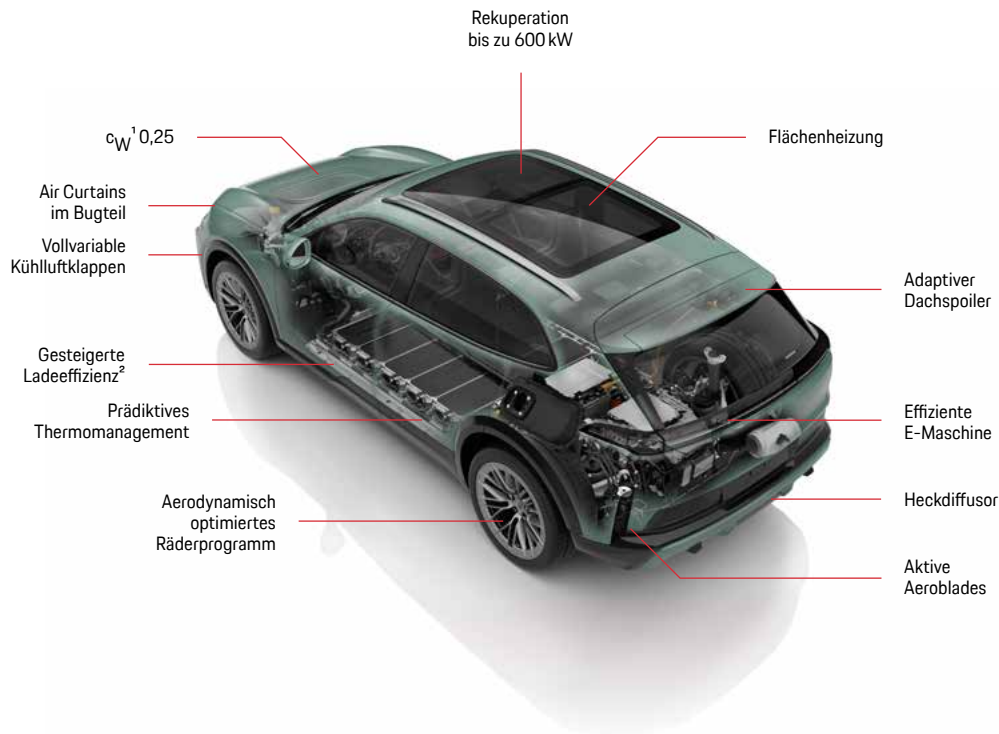
Der Porsche AG Konzern verfolgt auch in der Logistikplanung eine Dekarbonisierungsstrategie mit klarer Priorisierung: Oberstes Ziel ist die Reduktion von Transporten. Dies wird durch die Überprüfung und Erhöhung der Auslastung der Transporte an den Standorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig verfolgt. Ein systemgestütztes Tool wurde hierzu implementiert. Im Berichtsjahr konnte die Auslastung um 15 % erhöht werden.

Wo Transporte nicht vermieden werden können, soll bis 2030 ein signifikanter Anteil möglichst auf nachhaltigere Antriebe und Kraftstoffe umgestellt werden. Hierfür wurde mit Fokus auf den EU-Landtransporten ein Reduktionspfad erstellt, der Maßnahmen für den Übergang vom fossilen Dieselantrieb auf alternative Lkw-Antriebstechnologien und Kraftstoffe festlegt.

Im Logistikverkehr wurden im Berichtsjahr am Standort Stuttgart-Zuffenhausen sämtliche Dieselstapler durch Elektro stapler ersetzt und die zugehörigen Dieseltankstellen zurückgebaut. Damit konnten wie geplant 100 % der auf die Dieselstapler anfallenden Emissionen reduziert werden.

Maßnahmen in Bezug auf die Nutzungsphase

Der Porsche AG Konzern engagiert sich für den Ausbau von erneuerbaren Energien. Dabei strebt der Porsche AG Konzern an, langfristige indirekte Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen einzugehen, um den Zubau bei erneuerbaren Energien zu fördern. Diese Anlagen sollen neue Kapazitäten zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien bereitstellen, die dem kalkulatorischen Energiebedarf der Fahrzeugflotte entsprechen. Die Mittel zur Umsetzung der Maßnahme sind Teil der regulären Finanzplanung. Seit 2021 wird dieser Ansatz für die Fahrzeugflotte der im jeweiligen Jahr neu produzierten Modelle Taycan Sport Turismo und Taycan Cross Turismo angewendet. Im Jahr 2023 wurde der Ansatz auf alle Taycan-Modelle sowie 2024 u. a. auf den vollelektrischen Macan ausgeweitet. In Summe konnten im Berichtsjahr ca. 585.841 t CO₂ eingespart werden.



¹ Strömungswiderstandskoeffizient

² Ggü. Taycan

Auf dem Weg zur Elektrifizierung des Fahrzeugproduktportfolios strebt der Porsche AG Konzern eine technologische Spitzenposition an und setzt auch auf eine kontinuierliche Effizienzsteigerung. Im November 2025 gab der neue vollelektrische Cayenne seine Weltpremiere. Auch die 718-Boxster- und Cayman-Modelle sollen zukünftig als vollelektrische Modelle angeboten werden. Zudem ist vorgesehen die bestehende vollelektrische Modellpalette auszubauen, allerdings auf einem geringeren Niveau als bisher geplant.

→ Fahrzeugproduktstrategie

Um dem Risiko im Zusammenhang mit einem unzureichenden Ausbau der Ladeinfrastruktur im Raum Nordamerika zu begegnen, beobachtet der Porsche AG Konzern kontinuierlich den weltweiten Ausbau der Ladeinfrastruktur und engagiert sich in verschiedenen Initiativen und Kooperationen zur Beschleunigung des weltweiten Infrastrukturaufbaus. Im Rahmen des Volkswagen Konzerns arbeitet der Porsche AG Konzern mit den Unternehmen „Electrify America“ und „Electrify Canada“ zusammen. Der Porsche AG Konzern möchte hierdurch den Zugang der Porsche-Kundinnen und -Kunden (über den Porsche Charging Service PCS) zu den Ladenetzwerken von „Electrify

America“, „Electrify Canada“ sowie weiteren relevanten Netzwerken in der Region sichern. Mit der Integration von ChargePoint in den Porsche Charging Service hat der Porsche AG Konzern den einfachen Zugang seiner Kundinnen und Kunden zu öffentlichen Ladestationen erweitert. Zudem erhalten Kundinnen und Kunden des Porsche AG Konzerns in Nordamerika mit Nutzung eines Adapters nun Zugang zum vor Ort bestehenden Supercharger-Netzwerk, welches den North American Charging Standard verwendet. Damit strebt der Porsche AG Konzern an, dass seine Kundinnen und Kunden Zugang zum überwiegenden Anteil der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur in Nordamerika erhalten.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat das Ziel, die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken. Der Reduktionspfad wurde auf der Grundlage bestehender 1,5-Grad-Klimaszenarien entwickelt und es wurden konkrete Ziele in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten auf Fahrzeugebene sowie Anforderungen auf Bauteilebene formuliert. Die Verwirklichung der Ambition des Porsche AG Konzerns ist abhängig von diversen Faktoren, wie

z. B. technologischen Fortschritten, die noch nicht vollständig entwickelt sind, und auch regulatorischen oder wirtschaftlichen Entwicklungen, die außerhalb des direkten Einflusses des Porsche AG Konzerns liegen können und daher möglicherweise nicht realisierbar sind.

Der Porsche AG Konzern beobachtet aufmerksam die einzelnen Weltmärkte und überprüft in Abhängigkeit von deren Entwicklung kontinuierlich seine Produktstrategie und Angebotsstruktur für Fahrzeuge, inkl. der angebotenen Antriebsarten. Das Ziel, einen Beitrag zur Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu leisten, soll nach Möglichkeit weiterverfolgt werden.

Ziel in Bezug auf die Elektrifizierung des Produktportfolios

Mit einem zusätzlichen qualitativen Ziel steuert der Porsche AG Konzern übergreifend die Elektrifizierung des Produktportfolios. Der BEV-Anteil ist bspw. definiert als Anteil der ausgelieferten rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge im Verhältnis zur Grundgesamtheit der Auslieferungen, d. h. der insgesamt ausgelieferten Neufahrzeuge an Endkundinnen und -kunden.

Im Berichtsjahr hat sich der Porsche AG Konzern im Rahmen einer markenübergreifenden Kampagne des Volkswagen Konzerns durch zielgerichtete Kommunikationsaktivitäten engagiert. Die Initiative setzt einen klaren Fokus auf Aufklärung und verfolgt das Ziel, weit verbreiteten Mythen und Vorurteilen gegenüber der Elektromobilität evidenzbasiert entgegenzuwirken. Dabei werden zentrale Themen wie Alltagstauglichkeit, Batterie-Lebensdauer, Ladekomfort, Kostenvorteile und Nachhaltigkeitsaspekte adressiert.

Der Porsche AG Konzern stellt sein Angebot an Verbrennern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen flexibel auf. Denn der Hochlauf der Elektrifizierung hängt maßgeblich von der Nachfrage der Kundinnen und Kunden, der Entwicklung der Elektromobilität in den Weltregionen sowie von der Regulatorik ab. Angepasst an die neuen Marktrealitäten sieht der Porsche AG Konzern vor, den Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen auszubauen, allerdings auf einem geringeren Niveau als bisher geplant. Im Berichtsjahr lag der Anteil an Kundinnen und Kunden ausgelieferter elektrifizierter Neufahrzeuge – voll-elektrisch oder als Plug-in-Hybrid – bei 34,4 %.

Im Berichtszeitraum lag der Anteil rein batteriebetriebener Elektrofahrzeuge (BEV-Anteil Automobile) an allen Auslieferungen bei 22,2 %.

Ziele für die eigene Geschäftstätigkeit (Scope 1 und 2)

Die Ziele des Porsche AG Konzerns umfassen Scope 1 und 2, wie sie im Rahmen des „Greenhouse Gas Protocol“ definiert sind.

Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen in den Porsche-eigenen Geschäftstätigkeiten (Scope 1 und 2) im Zeitraum von 2016 bis 2030 um 76 % zu reduzieren.

Das Ziel bezieht sich auf den Porsche AG Konzern. Für die Ableitung des Scope-1- und Scope-2-Ziels wurde die SBTi-Methodik zur Modellierung verwendet. → **Übergangsplan für den Klimaschutz**

Im Bezugsjahr 2016 wurden im Scope 1 und 2 etwa 192.400 t CO₂ emittiert. Dieser Wert wurde auf Basis der im Geschäftsbericht 2016 veröffentlichten Scope-1- und Scope-2-Emissionen für die Fahrzeugproduktionsstandorte und ausgewählte Standorte der Porsche AG marktbasiert in Höhe von 164.159 t CO₂, zuzüglich einer retrograden Abschätzung der Emissionen von Konzerngesellschaften, die 2016 noch nicht Teil der THG-Bilanzierung waren, ermittelt. Für den Porsche AG Konzern betragen die Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr marktbasiert 57.460 t CO₂ und standortbasiert 160.678 t CO₂.

Ziel in Bezug auf die Lieferkette

Um die Naturkatastrophenrisiken bei Lieferanten systematisch zu erkennen, hat sich der Porsche AG Konzern zum Ziel gesetzt, die Transparenz in der Lieferkette zu verbessern. Dies wurde im Berichtsjahr in einem → **Vorstandsbeschluss** festgehalten.

Für 2025 wurde das Ziel gefasst, zunächst 150 unmittelbare Zulieferer in die Analyse zur Herstellung von Lieferkettentransparenz einzubeziehen. Insgesamt konnten 194 unmittelbare Zulieferer eingebunden werden. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr über 490 Lieferketten mit erhöhter Priorität erfasst und dokumentiert, um eine risikobasierte Betrachtung der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu ermöglichen. Im Berichtsjahr wurden die Zielvorgaben erreicht.

Ziel in Bezug auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette (Scope 3)

Im Jahr 2024 hat der Porsche AG Konzern die Ambition formuliert, die absoluten Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase (Scope-3-Emissionen) der neu produzierten Porsche-Fahrzeuge bis 2030 um mindestens 42 % im Vergleich zu 2023 zu reduzieren.

Das Scope-3-Ziel des Porsche AG Konzerns orientiert sich an den Reduktionsvorgaben der SBTi-Methodik für Automobilhersteller (SBTi Land Transport Guidance) sowie der „XDC-Methodik“ nach „right“ aus 2024. Zum Zeitpunkt der Zielsetzung galt das Ziel als 1,5-Grad-konform. Im Berichtsjahr lagen die absoluten Treibhausgasemissionen der Nutzungsphase rund 36 % unterhalb des Basisjahres 2023, spezifisch konnten die Treibhausgasemissionen um 8,9 t CO₂/Fzg. gesenkt werden. Aufgrund der aktuellen globalen Situation, häufig bedingt durch ein dynamisches regulatorisches Umfeld in relevanten Märkten, kommt es u. a. zu Veränderungen beim Kaufverhalten von Kundinnen und Kunden, weshalb mit einem langsameren Übergang

zu BEV-Fahrzeugen als ursprünglich erwartet zu rechnen ist. Dies hat unmittelbaren Einfluss auf die Erreichbarkeit des Reduktionsziels von 42 % für 2030. Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr Gegenmaßnahmen eingeleitet, indem Initiativen zur Senkung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugmodellen im überarbeiteten Produktportfolio auf den Weg gebracht wurden. Durch die hohe Volatilität der Marktbedingungen sowie absehbarer neuer Standards erwartet der Porsche AG Konzern, dass das bisherige Ziel im Scope 3 überarbeitet werden muss.

Im Bezugsjahr 2023 wurden im Scope 3 (Nutzungsphase) insgesamt 16.749.972 t CO₂ (nach Base Year Recalculation) emittiert. Im Berichtsjahr betrugen die Emissionen 10.690.154 t CO₂.

Weitere Informationen und eine tabellarische Übersicht über die emissionsbezogenen Ziele werden unter → **Kennzahlen** beschrieben.

Ziel zur Erweiterung der nutzbaren Ladeinfrastruktur in Nordamerika

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG den Nutzerinnen und Nutzern von Porsche-Fahrzeugen im nordamerikanischen Markt den Zugang zur Ladeinfrastruktur mit NACS-Steckern ermöglicht. Damit wurde das Ziel verfolgt, 23.500 zusätzliche Ladepunkte für Kundinnen und Kunden nutzbar zu machen.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zum Energieverbrauch und Energiemix

Energieverbrauch, Energiemix, Energieerzeugung und Energieintensität

MWh	2025	2024
Gesamtenergieverbrauch	874.284	882.852
Gesamtenergieverbrauch fossiler Energie	191.265	223.610
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	0	–
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	127.578	152.441
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	30.420	36.847
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	1.002	218
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	32.266	34.104
Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	1.998	–
Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	681.021	659.242
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen	301.994	285.542
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	364.419	358.174
Fremdbezogene erneuerbare Energie – elektrisch	265.011	– ¹
Anteil gebündelt eingekaufter erneuerbarer elektrischer Energie (in %)	82,7	– ¹
Anteil ungebündelt eingekaufter erneuerbarer elektrischer Energie (in %)	17,3	– ¹
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	14.608	15.526
Energieintensität im Zusammenhang mit Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren (MWh/Mio. €)	24,1	22,0
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie	31.131	39.035
Erzeugung erneuerbarer Energie	243.116	227.612

¹ Keine Angabe des Vorjahreswertes aufgrund der Ersterhebung im Geschäftsjahr 2025.

Im Berichtsjahr betrug der Gesamtenergieverbrauch des Porsche AG Konzerns 874.284 MWh (2024: 882.852 MWh).

Der überwiegende Teil der verbrauchten Energie stammte aus erneuerbaren Quellen. Für den Porsche AG Konzern ergab sich für das Berichtsjahr eine Energieintensität in Höhe von 24,1 MWh/Mio. € (2024: 22,0 MWh/Mio. €).

Methoden und Annahmen

Die Energieverbräuche werden über Abrechnungen und zusätzliche Informationen der lokalen Energieversorger der jeweiligen Konzerngesellschaften sowie weitere Informationen aus Zählerablesungen und Lastgängen ermittelt. Für die Jahresgesamtwerte werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen. Für Monate ohne vorliegende Ist-Werte wird eine Hochrechnung vorgenommen. Die Werte der selbst erzeugten Energie werden unmittelbar gemessen oder über die Menge der eingesetzten Brennstoffe errechnet.

Bei der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien wird unterschieden, ob dieser „gebündelt“ oder „ungebündelt“ eingekauft wird. „Gebündelt“ bedeutet, dass Herkunftsnachweise oder Zertifikate für erneuerbare Energien zusammen mit dem physischen Ökostromprodukt als Paket von einem unmittelbaren Lieferanten bezogen werden. Im Gegensatz dazu steht die „ungebündelte“ Beschaffung, bei welcher der physische Strom und die Herkunftsnachweise separat voneinander bezogen werden. Der Großteil des eingekauften erneuerbaren Stroms wird gebündelt über Grünstromlieferverträge mit dem Stromlieferanten bezogen, bei denen Stromlieferung und Herkunftsnachweise gemeinsam erworben werden.

Für die Ermittlung der Energieintensität sind diejenigen Umsätze und Energieverbräuche zu berücksichtigen, die im Zusammenhang mit Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren stehen. Alle Aktivitäten im Porsche AG Konzern tragen mittelbar oder unmittelbar zur Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenanteilen (NACE-Abschnitt C – 29.10) bei und sind folglich den klimaintensiven Sektoren zuzuordnen. Insofern werden die gesamten Umsatzerlöse und der gesamte Energieverbrauch für die Berechnung berücksichtigt.

Die entsprechenden Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem Kapitel → **Konzernanhang – Umsatzerlöse** entnommen werden.

Kennzahlen zu THG-Bruttoemissionen

THG-BRUTTOEMISSIONEN DER KATEGORIEN SCOPE 1, 2 UND 3 SOWIE THG-GESAMT-EMISSIONEN

Die Scope-1-THG-Emissionen lagen im Berichtsjahr bei 44.405 t CO₂e (2024: 76.989 t CO₂e).

Die marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen betrugen im Berichtsjahr 13.054 t CO₂e (2024: 14.191 t CO₂e). Diese Zahl spiegelt den weitverbreiteten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien im Porsche AG Konzern wider.

Im Berichtsjahr entfiel der größte Teil der im Porsche AG Konzern ermittelten Treibhausgasemissionen mit 16.741.285 t CO₂e (2024 nach Base Year Recalculation: 20.082.382 t CO₂e) auf die indirekten Emissionen in der Wertschöpfungskette (Scope-3-THG). Der wesentliche Treiber der Scope-3-Emissionen war die Herstellung (Kategorie Scope 3.1) und die Nutzung (Kategorie Scope 3.11) der im Berichtsjahr produzierten Porsche-Fahrzeuge.

Die Treibhausgasintensität des Porsche AG Konzerns, die sich aus den Gesamtemissionen und den Konzernumsatzerlösen errechnet, lag in 2025 unter Berücksichtigung der marktbasierten Scope-2-Emissionen bei 463,1 t CO₂e/Mio. € (2024 nach Base Year Recalculation: 503,3 t CO₂e/Mio. €).

Treibhausgasintensität im Porsche AG Konzern

t CO ₂ e/Mio. €	2025	2024
Treibhausgasintensität (standortbezogen)	466,0	506,4 ¹
Treibhausgasintensität (marktbezogen)	463,1	503,3 ¹

¹ Anpassung der Werte für das Jahr 2024 der Treibhausgasintensität (standortbezogen) (2024 ohne BYR: 503,9 t CO₂e/Mio. €) und der Treibhausgasintensität (marktbezogen) (2024 ohne BYR: 500,8 t CO₂e/Mio. €) aufgrund einer Base Year Recalculation (BYR)

THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

t CO ₂ e	Basisjahr	2025	2024	Ziel 2030	Durchschnittliche jährliche Reduktionsrate
Scope-1-THG-Bruttoemissionen					
Scope-1-THG-Bruttoemissionen		44.405	76.989		
Anteil der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)		86,6	94,4		
Scope-2-THG-Bruttoemissionen					
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen		116.273	138.255		
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen		13.054	14.191		
Kombiniertes Reduktionsziel (Scope-1 und Scope-2-THG-Bruttoemissionen)	192.400 ¹	57.460 ²	–	46.176 ²	9,7%
Scope-3-THG-Bruttoemissionen					
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen		16.741.285	20.082.382 ⁴		
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen		5.093.483	5.595.765 ⁴		
2 Investitionsgüter		248.770	339.913		
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie		60.258	62.227		
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb		324.356	337.642		
5 Abfallaufkommen in Betrieben		50.003	57.193		
6 Geschäftsreisen		30.095	69.843		
7 Pendelnde Arbeitnehmer		21.478	24.285		
8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter		5.357	4.783		
9 Nachgelagerter Transport		–	–		
10 Verarbeitung verkaufter Produkte		–	–		
11 Verwendung verkaufter Produkte	16.749.972 ³	10.690.154	13.340.891 ⁴	9.714.984	7,5%
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer		18.921	26.045		
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter		132.003	148.147		
14 Franchises		66.407	75.647		
15 Investitionen		–	–		
THG-Gesamtemissionen					
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)		16.901.963	20.297.626 ⁴		
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)		16.798.745	20.173.562 ⁴		

¹ Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen, Basisjahr: 2016

² Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen

³ Basisjahr: 2023

⁴ Anpassung der Werte für das Jahr 2024 für die gesamten indirekten (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (2024 ohne BYR: 19.981.165 t CO₂e), die Kategorien 3.1 (2024 ohne BYR: 5.555.629 t CO₂e) und 3.11 (2024 ohne BYR: 13.279.811 t CO₂e) sowie der THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) (2024 ohne BYR: 20.196.409 t CO₂e) und THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) (2024 ohne BYR: 20.072.345 t CO₂e) aufgrund einer Base Year Recalculation

Außerhalb des finanziellen Porsche AG Konsolidierungskreises waren im Berichtsjahr keine wesentlichen Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen zu verzeichnen.

Wärme. Hinsichtlich der Scope-2-Emissionen können die biogenen Emissionen derzeit nur für den standortbezogenen Ansatz ermittelt werden.

Gesondert auszuweisen sind die sogenannten biogenen CO₂-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse. Direkte biogene CO₂-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Indirekte standortbasierte biogene CO₂-Emissionen (Scope 2) sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten entstehen, z. B. durch Erzeugung von elektrischer Energie und

Biogene CO₂-Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse

t CO ₂ e	2025	2024
Scope 1	120.292	103.775
Scope 2 (standortbezogen)	39.593	41.158
Scope 3.11 Verwendung verkaufter Produkte	415.553	– ¹

¹ Keine Angabe des Vorjahreswertes aufgrund der Ersterhebung im Geschäftsjahr 2025.

Methoden und Annahmen

SCOPE-1- UND SCOPE-2-EMISSIONEN

Für die Bestimmung der Scope-1-Emissionen sowie der biogenen Scope-1-Emissionen verwendet der Porsche AG Konzern die Emissionsfaktoren aus der konzernweiten internen Norm zur Ermittlung und Dokumentierung von Umweltindikatoren (Volkswagen Konzernnorm „Konzern Umweltindikatoren“) sowie durch die VDA festgelegte Emissionsfaktoren (VDA-Bericht „Emissions factors for electricity, district heating, and fuels“, Stand 2025). Dadurch wird sichergestellt, dass konzernweit einheitliche Emissionsfaktoren genutzt werden. Für die Ermittlung der Scope-1-Emissionen werden die eingesetzten konventionellen Energiemengen mit dem jeweiligen Emissionsfaktor (t CO₂/MWh) multipliziert. Für die Scope-1-Emissionen werden die Treibhausgasemissionen aus mobilen Anlagen (z. B. Dienstfahrzeuge, Lkw, Gabelstapler) sowie aus der Verbrennung von Brennstoffen zur Wärmeerzeugung (z. B. BHKW) berücksichtigt.

Bei der Ermittlung der Scope-2-Emissionen ist zwischen dem marktbezogenen und dem standortbezogenen Ansatz zu unterscheiden. Für die standortbezogenen Scope-2-Emissionen und biogenen Scope-2-Emissionen werden die eingekauften Energiemengen mit den oben bereits angesprochenen konzernweit einheitlichen Emissionsfaktoren multipliziert. Beim marktbezogenen Ansatz basiert die Berechnung auf versorgerspezifischen Emissionsfaktoren sowie für die Konzerngesellschaften auf den Emissionsfaktoren aus der VDA-Norm, der Volkswagen Konzernnorm „Konzern Umweltindikatoren“ sowie für Strom auf länderspezifischen Faktoren des Energy Institute. Es liegen keine abweichenden Berichtszeiträume in der Erhebung vor.

SCOPE-3-EMISSIONEN

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften berechnen in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Menge der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge anhand des Dekarbonisierungsindex (DKI) in Tonnen CO₂ pro Fahrzeug. Die Methoden und Annahmen zur Berechnung der Scope-3-Emissionen werden in einem internen Handbuch dokumentiert und jährlich aktualisiert.

Dabei verwendete Emissionsfaktoren für die Berechnung der Scope-3-Emissionen stammen im Wesentlichen aus einer kostenpflichtigen repräsentativen generischen Datenbank. Darüber hinaus werden für einzelne Scope-3-Kategorien aber auch Faktoren aus anderen Quellen genutzt (z. B. GHG Protocol).

Im Jahr 2024 hat der Porsche AG Konzern neben dem DKI erstmalig auch die CO₂-Emissionen für den kompletten Porsche AG Konzern erhoben. Die im Rahmen des DKI erhobenen Treibhausgasemissionen werden für die Berichterstattung der absoluten Emissionen um die relevanten Emissionen der Konzerngesellschaften in den folgenden Kategorien ergänzt: Erworbene Waren und Dienstleistungen, Vorgelagerter Transport und Vertrieb, Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 und 2 enthalten), Abfallaufkommen in Betrieben sowie Geschäftsreisen und Pendelnde Arbeitnehmer. Des Weiteren werden die Produktionsumfänge (Scope 1 und 2) zur Fertigung des Cayenne im Werk Bratislava des Volkswagen Konzerns sowie des 718 Boxster und Cayman im Werk Osnabrück des Volkswagen Konzerns in die Kategorie „Erworbene Waren und Dienstleistungen“ integriert. Die Emissionen aus den Kategorien „Vorgelagerter“ sowie „Nachgelagerter Transport und Vertrieb“, die durch die Produktion dieser zwei Baureihen entstehen, werden ebenfalls neu aufgenommen. Die Werte stammen aus dem Volkswagen Konzern DKI. Darüber hinaus werden erstmalig das Nichtproduktionsmaterial sowie die Servicedienstleistungen „spend based“ für die Kategorie „Erworbene Waren und Dienstleistungen“ erhoben. In Summe werden somit für das Berichtsjahr in Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope-3-Standards zwölf der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien ermittelt und berichtet. Nicht berücksichtigt sind die Kategorien 3.10 (Verarbeitung verkaufter Produkte) und 3.15 (Investitionen). In der Kategorie 3.9 (Nachgelagerter Transport) sind die von der Porsche AG nicht beauftragten Transporte ausgeschlossen, die beauftragten Transporte sind in der Kategorie 3.4 (Vorgelagerter Transport und Vertrieb) subsumiert. Zudem sind die Emissionen aus dem Aftersales und dem Motorsport derzeit nicht berücksichtigt.

Für die Ermittlung der Werte in den einzelnen Kategorien werden folgende Methoden angewendet:

- Scope 3.1:
Die Treibhausgasemissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw. Sie wurden auf Basis von Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden. Weitere erworbene Waren und Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns werden ausgabenbasiert ermittelt. Zudem werden die Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Volkswagen Produktionsstandorte Bratislava und Osnabrück für die im Berichtsjahr produzierten Cayenne, 718 Boxster und Cayman erhoben.
- Scope 3.2:
Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten der Volkswagen AG ausgabenbasiert.
- Scope 3.3:
Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im Volkswagen Konzern-internen Umweltinformationssystem sowie im Porsche-eigenen Datenerhebungssystem für die Konzerngesellschaften der Porsche AG erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂ umgerechnet.
- Scope 3.4:
Diese Zahl entspricht den Treibhausgasemissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden von der Porsche AG beauftragten Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten des Porsche AG Konzerns weltweit. Darüber hinaus werden die Logistik-Emissionen der Volkswagen Produktionsstandorte Bratislava und Osnabrück für die im Berichtsjahr produzierten Cayenne, 718 Boxster und Cayman erhoben.
- Scope 3.5:
Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im Volkswagen Konzern-internen Umweltinformationssystem sowie im Porsche-eigenen Datenerhebungssystem für die Konzerngesellschaften der Porsche AG erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂ umgerechnet.
- Scope 3.6:
Die Erhebung umfasst alle Reiseaktivitäten des Porsche AG Konzerns, die über zentrale Rahmenverträge mit externen Dienstleistern (Reisebüro, Mietwagenanbieter sowie Flug-Shuttle-Anbieter) gebucht wurden. Sofern keine Primärdaten zu einzelnen Konzerngesellschaften vorliegen, erfolgte eine Hochrechnung via Emissionsfaktor auf Basis der Mitarbeiterzahl. Vereinzelt individuell gebuchte Reiseleistungen sind nicht enthalten.
- Scope 3.7:
Die Emissionen basieren ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Porsche AG Konzerns und regionsspezifische externe generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden.
- Scope 3.8 und 3.13:
Die Berechnung der Emissionen durch die Ver- und Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten der Volkswagen AG und der Verwendung von Emissionsfaktoren.
- Scope 3.9:
Die von der Porsche AG beauftragten Transporte sind in der Kategorie 3.4 enthalten.
- Scope 3.10:
Kategorie 10 umfasst Emissionen aus der Verarbeitung verkaufter Produkte und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.
- Scope 3.11:
Die CO₂-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2025 produzierten Pkw bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenmissionen [g CO₂/km] in den Hauptmärkten Europas (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und den USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet.
- Scope 3.12:
Die CO₂-Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw. Sie wurden auf Basis von Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden.

- Scope 3.14:
Seit dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung auf einer jährlichen Evaluation der CO₂-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.
- Scope 3.15:
Kategorie 15 umfasst Emissionen aus verschiedenen Arten von Investitionen und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet.

Biogenes CO₂ wird für die Scope-3-Kategorie 11 berichtet. Die Datenerhebung basiert auf dem DKl. Die Daten zu Biokraftstoffanteilen und durchschnittlichen Emissionsfaktoren stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.

Generell kann es bei der Erhebung der Scope-3-Emissionen zu Abweichungen hinsichtlich des betrachteten Erhebungszeitraums kommen. So berichten verschiedene Unternehmensbereiche, wie z. B. Logistik und Franchises, zum Teil Zahlen vom vorherigen Berichtsjahr.

Das Fahrzeugmodell und damit alle im Fahrzeug verbauten Materialien und deren Gewichte basieren auf der Fahrzeugstückliste und somit auf Primärdaten. Für einzelne Hotspot-Materialien oder Komponenten liegen Primärdaten der unmittelbaren Zulieferer vor. Eine anerkannte oder standardisierte Methode zur Angabe des Anteils dieser Emissionen liegt bisher nicht vor. Sowohl eine Angabe als Anteil von Datenpunkten oder auch als Anteil von THG-Emissionen (gesamt) ist nicht uneingeschränkt sinnvoll, da bspw. der Emissionsanteil dekarbonisierter Hotspot-Anteile naturgemäß sinkt.

OFFENLEGUNG WESENTLICHER ÄNDERUNGEN UND DEREN AUSWIRKUNGEN AUF DIE VERGLEICHBARKEIT DER THG-EMISSIONEN

Grundsätzlich ist zu beachten, dass in den Nichtfinanziellen Erklärungen der Vorjahre des Porsche AG Konzerns ausschließlich die Emissionsdaten der Porsche AG sowie des zweiten großen Produktionsstandorts in Leipzig betrachtet wurden. Die mit diesem Bericht vorliegenden absoluten Emissionsdaten decken hingegen den gesamten Porsche AG Konzern ab.

Zur Herstellung der Vergleichbarkeit des Basisjahres (2023) und des Berichtsjahres wurde von der Porsche AG und dem Volkswagen Konzern für die Scope-3-Emissionen erneut eine Base Year Recalculation durchgeführt, die in der Zwischenzeit aufgetretene methodische Änderungen auf das Basisjahr überträgt.

GESAMTEMISSIONEN UND TREIBHAUSGASINTENSITÄT

Für die Ermittlung der Treibhausgas-Gesamtemissionen werden die ermittelten Emissionsmengen in Scope 1 bis 3 addiert. Die Treibhausgasintensität wird ermittelt, indem die Treibhausgas-Gesamtemissionen durch die Nettoerlöse des Porsche AG Konzerns geteilt werden. Die Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem → Konzernabschluss – Umsatzerlöse entnommen werden.

Kennzahlen zum Einsatz von CO₂-Zertifikaten

Derzeit gibt es im Porsche AG Konzern weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entfernung und Speicherung von Treibhausgasen.

Der Porsche AG Konzern verfolgt ein ambitioniertes Dekarbonisierungsprogramm. Dabei haben Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen höchste Priorität. Im Zuge dessen verfolgt der Porsche AG Konzern Ansätze zur Umstellung der Energieversorgung auf weniger CO₂-intensive oder regenerative Energien. Auf das Mittel der Kompensation greift der Porsche AG Konzern erst zurück, wenn sich Emissionen technisch oder mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht vermeiden lassen. Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation findet für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 Verwendung.

Im Berichtsjahr wurde durch den Porsche AG Konzern eine Gesamtmenge von 16.731 t (2024: 1.490.506 t) CO₂-Äquivalent kompensiert. Dabei werden ausschließlich CO₂-Zertifikate genutzt, die anerkannten internationalen Standards entsprechen. Der Porsche AG Konzern beurteilt – ergänzend zu den externen Zertifizierungsstandards – seine Kompensationsprojekte nach eigenen Standards, um eine weitere Qualitätssicherung zu gewährleisten. Im Berichtsjahr wurden größtenteils Emissionszertifikate aus Reduktionsprojekten genutzt, die den Standards Verra und Gold entsprechen. Infolge von Änderungen an regulatorischen Rahmenbedingungen hat der Porsche AG Konzern entschieden, Kompensation zum Ausgleich der Rest-Emissionen seiner batterieelektrischen Fahrzeuge ab 2025 nicht fortzuführen. Diese Neuausrichtung trug im Wesentlichen zu einem Rückgang der erworbenen CO₂-Zertifikate bei.

Einsatz von CO₂-Zertifikaten im Porsche AG Konzern

t CO ₂ -Äquivalent	2025	2024
Gesamtmenge gelöschte CO ₂ -Zertifikate	16.731	1.490.506
Anteil von Abbauprojekten (in %)	3,8	0,0
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	96,2	100,0
Anerkannter Qualitätsstandard 1: Verra (in %)	95,4	66,0
Anerkannter Qualitätsstandard 2: Gold Standard (in %)	0,7	34,0
Anerkannter Qualitätsstandard 3: Sonstige (in %)	3,8	0,0
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	0,0	0,0
Anteil von CO ₂ -Gutschriften, die als entsprechende Anpassung gemäß Artikel. 6 des Pariser Abkommens gelten (in %)	0,0	0,0

Im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2024 wurden die Angaben zum jeweiligen Anteil der gelöschten CO₂-Zertifikate aus Abbauprojekten und Reduktionsprojekten vertauscht. Es wurde angegeben, dass 100 % der Zertifikate aus Abbauprojekten stammten. Tatsächlich stammten im Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2024 100 % der Zertifikate aus Reduktionsprojekten.

Interne CO₂-Bepreisung

Der Porsche AG Konzern sieht die Dekarbonisierung der Wertschöpfungsketten als strategische Aufgabe. Eine wirksame Dekarbonisierung kann nur durch einen stringenten Steuerungsmechanismus erreicht werden. Deshalb arbeitet die Porsche AG intern, bspw. im Rahmen der Fahrzeugprojekte, mit einer CO₂-Zielsteuerung, welche kontinuierlich die CO₂-Emissionen der Fahrzeugprojekte berechnet sowie Maßnahmen zu deren Reduktion im Entwicklungsprozess auf Grenzkostenbasis [€/t CO₂] bewertet und zur Entscheidung bringt. Die finanziellen Mittel zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele werden in der Unternehmensplanung vorgehalten.

E2 UMWELTVERSCHMUTZUNG

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Luftverschmutzung	Verschlechterung der lokalen Luftqualität und Gesundheitsschäden aufgrund von Produktionsprozessen und Produktverwendung, die zu einer hohen Luftverschmutzung führen	Negative Auswirkung	■	■	■	□	■	□
	Mögliches Verkaufsverbot bestimmter Fahrzeugderivate bei Nichteinhaltung von CO ₂ -Gesetzgebungen	Risiko	□	■	■	□	□	■
Wasserverschmutzung	Wasserverschmutzung durch Produktionsprozesse	Negative Auswirkung	■	■	■	□	■	□
Bodenverschmutzung	Potenzieller Beitrag zur Schädigung der Bodenqualität durch Eintrag schädlicher Substanzen im Rahmen der Rohstoffgewinnung	Negative Auswirkung	■	□	□	□	■	□
Besonders besorgniserregende Stoffe	Potenzielle Verwendung und unsachgemäße Handhabung besonders besorgniserregender Stoffe	Negative Auswirkung	■	■	■	■	□	□
	Mögliche Risiken aufgrund der Einführung regulatorischer Vorgaben zur beschränkten Nutzung von PFAS	Risiko	■	■	■	□	□	■
Mikroplastik	Freisetzung von Mikroplastik	Negative Auswirkung	□	□	■	□	■	□

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0–1 Jahr)  Mittelfristig (1–5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Bei den Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns entstehen Emissionen bzw. Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden. In der vorgelagerten Lieferkette betrifft dies bspw. die Rohstoffgewinnung, die Herstellung von Fahrzeugkomponenten und die Logistik. In der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion entstehen Emissionen insbesondere im Karosseriebau, in der Lackiererei und in der Montage. Während der Nutzungsphase spielen bei vollelektrifizierten Fahrzeugen die Treibhausgasemissionen aus der Strombereitstellung und -erzeugung die größte Rolle, bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor die Abgasemission. Zusätzlich können im gesamten Lebenszyklus weitere Emissionen in Luft, Wasser und Böden entstehen.

Das Thema Umweltverschmutzung weist Überschneidungen mit den Ausführungen zu den Auswirkungen auf den Klimawandel, Wasserressourcen, biologische Vielfalt sowie Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft auf, die in den entsprechenden

Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung behandelt werden. Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Richtlinien und Konzepten sowie Maßnahmen der Porsche AG Konzern Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Böden möglichst minimiert und einen sicheren Umgang mit (besonders) besorgniserregenden Stoffen so weit wie möglich erreicht.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF UMWELTVERSCHMUTZUNG

Der Themenbereich Umweltverschmutzung wurde im Rahmen der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern bestätigt.

Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Luftverschmutzung

Hinsichtlich der Luftverschmutzung hat der Porsche AG Konzern eine tatsächliche negative Auswirkung festgestellt.

Der Porsche AG Konzern trägt an den eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette durch Produktionsprozesse, Logistik und Produktnutzung zur Verschlechterung der lokalen Luftqualität bei. Dies kann zu möglichen Gesundheitsschäden bei Menschen und Tieren sowie zu Umweltschäden führen. Die Auswirkung kann auch durch die Entwicklung und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie die Nutzung dieser in der nachgelagerten Wertschöpfungskette entstehen.

Die identifizierte Auswirkung kann wiederum einen Effekt auf das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns sowie auf die Wertschöpfungskette haben, da gesetzliche Vorgaben die Aktivitäten eventuell einschränken und somit Anpassungen erforderlich machen können. Für den Porsche AG Konzern ergibt sich ein wesentliches Risiko aus der Einführung oder Verschärfung von regulatorischen Vorgaben bezüglich Emissionen. Dies kann zur Folge haben, dass bestimmte Fahrzeugderivate nicht mehr verkauft werden dürfen, was mit entsprechenden Absatzverlusten einhergehen würde. Außerdem entstehen zusätzlich Entwicklungskosten, damit die Gesetzgebung eingehalten werden kann. Dieses Risiko betrifft die Emissionen von Luftschadstoffen aller Fahrzeuge in der Flotte des Porsche AG Konzerns und umfasst dadurch neben der eigenen Geschäftstätigkeit auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Die Entwicklungen der Regulatorik werden im Porsche AG Konzern fortlaufend überwacht. So können bei Bedarf flexibel → **Maßnahmen** zur Steuerung des Risikos ergriffen werden.

Auswirkungen in Bezug auf Wasserverschmutzung

Eine weitere tatsächliche negative Auswirkung wurde in Bezug auf Wasserverschmutzung identifiziert. Der Porsche AG Konzern trägt durch Produktionsprozesse in der Wertschöpfungskette sowie an den eigenen Standorten zur Wasserverschmutzung bei. Der Eintrag von Schadstoffen in Gewässer kann zu möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei Menschen und Tieren sowie zu Umweltschäden führen.

Dieser festgestellte Einfluss kann wiederum Auswirkungen auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Porsche AG Konzerns haben, da zukünftige gesetzliche Vorgaben zur Vermeidung von Wasserverschmutzung Änderungen im Ablauf und in den Anforderungen der Wertschöpfungskette erforderlich machen könnten.

Auswirkungen in Bezug auf Bodenverschmutzung

Der Porsche AG Konzern kann indirekt zur Beeinträchtigung der Bodenqualität beitragen, wenn schädliche Substanzen in Böden gelangen sollten. Diese im Berichtsjahr identifizierte potenzielle negative Auswirkung kann entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen und bspw. die Einbringung von Schadstoffen bei der Förderung fossiler Energieträger oder durch Unfälle während der Produktion umfassen.

Die Folgen eines solchen Schadstoffeintrags können sowohl ökologische Systeme (Boden, Wasser, Biodiversität) als auch die Gesundheit der Menschen betreffen – insbesondere in rohstoffreichen, aber strukturell schwachen Regionen. Aus diesem Grund wird das Thema zunehmend in die strategische Entscheidungsfindung integriert.

Der Porsche AG Konzern versucht diese möglichen Auswirkungen durch systematische Risikoanalysen, gezielte Maßnahmen entlang der Lieferkette, strategische Partnerschaften und vorausschauende Vorbereitung auf regulatorische Anforderungen zu steuern. → **Maßnahmen**

Auswirkungen und Risiken in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe

Im Zusammenhang mit besonders besorgniserregenden Stoffen hat die Wesentlichkeitsanalyse eine potenzielle negative Auswirkung ergeben. Die Verwendung und unsachgemäße Handhabung von besonders besorgniserregenden Stoffen können Mensch und Umwelt beeinträchtigen und zu Schäden an Flora und Fauna sowie der menschlichen Gesundheit führen.

Für eine sachgemäße Handhabung besonders besorgniserregender Stoffe werden bei Abweichungen vom bestimmungsgemäßen Betrieb sowie bei Betriebsstörungen entsprechende Maßnahmen nach internen Regelungen eingeleitet. Dennoch kann es sowohl in der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion als auch entlang der Wertschöpfungskette von der Rohstoffgewinnung bis zum Recycling zu einer unsachgemäßen Handhabung oder anlagentechnischen Störung kommen. Dies steht im Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns, da einige besonders besorgniserregende Stoffe nur schwer zu ersetzen sind. Zukünftige gesetzliche Vorgaben könnten die Verwendung solcher Stoffe einschränken oder verbieten und somit Anpassungen im Geschäftsmodell oder in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erforderlich machen.

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern auch ein wesentliches finanzielles Risiko im Zusammenhang mit per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS) identifiziert. Die EU-Kommission hat ein Maßnahmenpaket angekündigt, um die Emissionen dieser besonders persistenten Chemikalien zu adressieren. Hierzu gehört die Beschränkung der Herstellung und Verwendung sowie des Inverkehrbringens der PFAS im Rahmen der EU-Chemikalienverordnung REACH.

Da PFAS auch in den Produkten des Porsche AG Konzerns verwendet und in Verkehr gebracht werden, könnten sich ein mögliches Verbot oder eine Einschränkung auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette und die eigene Geschäftstätigkeit auswirken. Dies könnte zu Kosten- und Absatzrisiken sowie zu Compliance- und Rechtsrisiken führen. Zudem ist die Umstellung auf PFAS-freie Materialien mit hohen Forschungs- und

Entwicklungskosten verbunden. Der Porsche AG Konzern überwacht das identifizierte Risiko durch eine speziell aufgesetzte Arbeitsgruppe.

Auswirkungen in Bezug auf Mikroplastik

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde in Bezug auf Mikroplastik, insbesondere Reifenabrieb, eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Diese entsteht vor allem in der nachgelagerten Wertschöpfungskette während der Nutzungsphase durch die Freisetzung von Mikroplastik in die Umwelt, insbesondere durch Abrieb von Reifen. Der Porsche AG Konzern hat durch seine Geschäftsbeziehungen einen Anteil an der Auswirkung, da er Reifen bezieht, die Mikroplastikemissionen verursachen können.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Die möglichen Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Umwelt sind dem Porsche AG Konzern bewusst. Daher wird aktiv daran gearbeitet, die Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden an den eigenen Standorten sowie – wo möglich – in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu verringern.

Umweltschutz ist als eines von vier zentralen Feldern in der Umwelt- und Energiepolitik des Porsche AG Konzerns definiert. Neben der Verpflichtung zur Einhaltung relevanter Umwelt-Compliance-Anforderungen, versucht die Umwelt- und Energiepolitik einen nachhaltigen und verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen sowie die kontinuierliche Steigerung der Umwelt- und Energieeffizienz über die Geschäftsbereiche hinweg zu fördern.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften verfolgen eine standortbezogene Umweltstrategie. Diese soll langfristig eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen ermöglichen. Weiterhin sollen die Umweltauswirkungen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften kontinuierlich reduziert und die Energieeffizienz verbessert werden. Seit 2014 werden die Umweltauswirkungen anhand eines gewichteten Mittelwerts verschiedener Indikatoren als Kennzahl „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) erfasst. Für die Berechnung der Kennzahlen werden der Energieverbrauch, die Wasserentnahme, Angaben zu den CO₂-Emissionen, die Luftemissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) sowie das Abfallaufkommen zur Beseitigung herangezogen. Ab dem Geschäftsjahr 2026 wird die UEP im Kontext der standortbezogenen Umweltstrategie durch neue Umweltziele abgelöst. → **Ziele**

Zur quantitativen Analyse der Umweltauswirkung wird zudem die Kennzahl „Impact Points“ verwendet. Dies ist eine Methode des Volkswagen Konzerns, die eine einheitliche Maßeinheit zur Bewertung der Umweltauswirkungen der Standorte ausgewählter Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns zur Verfügung stellt. Im Rahmen der Standortcheckliste werden zudem

qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern bewertet.

Die „Impact Points“-Methode und die Standortcheckliste werden im Berichtsjahr bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften als internes Steuerungsinstrument genutzt. Eine detaillierte externe Kommunikation der Methode ist derzeit nicht vorgesehen, da die neuen Umweltziele zukünftig als Grundlage für die Berichterstattung genutzt werden sollen.

Die Bewertungsmethoden werden in die Audits des → **Environmental-Compliance-Management-System** integriert, sodass eine kontinuierliche Verbesserung zur Erreichung einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns für die strategische Steuerung transparent dargestellt und überprüft wird. Auch die Steuerung von → **Maßnahmen** und → **Zielen** in Bezug auf Luft-, Wasser- und Bodenemissionen ist organisatorisch fest im Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns verankert.

Die Koordination aller Aktivitäten im Bereich Umwelt- und Energiemanagement erfolgt über die gleichnamige Abteilung. Für die einzelnen Gesellschaften des Porsche AG Konzerns gibt es eigene Umwelt- und Energiemanagementbeauftragte, welche für fachliche Beratung zur Verfügung stehen, die entsprechenden Kennzahlen überwachen sowie die Durchführung von Audits koordinieren.

Der Themenbereich Umweltverschmutzung gliedert sich in folgende Aspekte: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung. Nachfolgend werden die Ansätze beschrieben, mit denen der Porsche AG Konzern diese Aspekte positiv gestalten möchte.

Reduzierung von Emissionen in der Fahrzeugproduktion und -entwicklung

Neben der Reduzierung von Treibhausgasemissionen strebt der Porsche AG Konzern auch die Reduzierung weiterer Luftschadstoffemissionen in der eigenen Fahrzeugproduktion an.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH erfassen, messen und überwachen an ihren Standorten die wesentlichen Emissionen. Dazu gehören z. B. Emissionen wie Kohlenstoffdioxid (CO₂), Stickoxide (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) oder Schwefeldioxid (SO₂). Diese entstehen hauptsächlich bei Verbrennungsprozessen. Zusätzlich werden Emissionen wie Chlor- oder Fluorkohlenwasserstoffe (CKW bzw. FKW) erfasst, die hauptsächlich aus Kältemitteln stammen. Des Weiteren werden flüchtige organische Verbindungen (VOC) gemessen, die vor allem bei Lackierprozessen, aber auch in der Sattlerei freigesetzt werden können. Mithilfe technischer Maßnahmen sollen diese Emissionen möglichst minimiert werden.

In den Lackierereien am Standort Stuttgart-Zuffenhausen bindet zunächst das elektrostatische Abscheidesystem „E-Scrub“ überschüssigen Lacknebel. In der „Lackiererei I“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen filtert zusätzlich eine nass-chemische Abluftreinigungsanlage freigesetzte Lösemittel aus der Abluft der Lackierkabinen, die im Anschluss wiederaufbereitet werden können. Die gereinigte Abluft der Lackierkabinen fließt zu etwa 70 % zurück in den Umluftkreislauf. Des Weiteren wird die Abluft der Trockner jeweils unter Verwendung einer separaten thermischen Nachverbrennung gereinigt. Die verbleibenden rund 30 % der Abluft der Lackierkabinen sowie die Abluft der Trockner enthalten eine Lösemittelkonzentration, die unter dem gesetzlichen Grenzwert von 30 Gramm pro Quadratmeter lackierte Fläche liegt. Dieser wird um ca. 18,5 g/m² unterschritten. In der „Lackiererei II“ am Standort Stuttgart-Zuffenhausen wird der Grenzwert durch eine regenerative Nachverbrennung im Rahmen der Abgasnachbehandlung um ca. 28,1 g/m² unterschritten.

Am Standort Leipzig kommt in der Lackiererei das Abscheidesystem „Eco DryScrubber“ zum Einsatz. Diese Technologie basiert auf der Trockenabscheidung von Farbnubeln aus der Kabinenluft mit Kalksteinmehl als Bindemittel. Das verbrauchte Kalksteinmehl wird anschließend in einem Zementwerk zu Zement und Klinker verarbeitet. Die Lösemittelkonzentration in der Abluft am Standort Leipzig unterschreitet den Grenzwert um ca. 28,8 g/m².

Zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen im Berichtsjahr werden unter → **Maßnahmen** beschrieben.

Im Berichtszeitraum gab es im Rahmen der Fahrzeugproduktion bei der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH keine Emissionen von Kältemitteln, die in den Anhängen A, B, C und E zum Montrealer Protokoll über die ozonabbauenden Stoffe enthalten sind.

Im Sinne eines verantwortungsvollen Umgangs mit der Ressource Wasser konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung insbesondere auf die Vermeidung von Emissionen ins Wasser, die Reduzierung von Schadstoffeinträgen bei der Ableitung von Wässern sowie auf verstärkten Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von möglichen wassergefährdenden Stoffen.

Die bei der Fahrzeugproduktion anfallenden Wässer zur Ableitung (Abwässer) werden in prozessspezifischen Anlagen wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern vorbehandelt, um Schadstoffe zu reduzieren und die Gewässerbelastung durch Schadstoffeinträge zu verringern. Die Abwässer werden entsprechend den gesetzlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht. Im Berichtsjahr wurden die bestehenden Abwassergrenzwerte eingehalten. Weitere Informationen zum Thema Wasser finden sich im Kapitel → **E3 Wasser**.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH erfassen an ihren Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorten relevante Emissionen in Abwässern wie Zink (Zn) und Nickel (Ni). Die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte aus behördlichen Auflagen wird durch regelmäßige interne und externe Analysen überprüft.

Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wie Medienversorgungsanlagen, Tankstellen oder Lageranlagen müssen so errichtet und betrieben werden, dass gegen das Austreten wassergefährdender Stoffe Vorsorgemaßnahmen durch technische oder organisatorische Schutzeinrichtungen und Rückhaltevolumen getroffen sind. Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen werden in einer Datenbank erfasst, bewertet sowie dokumentiert und durch eine Sachverständigenorganisation geprüft.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie das Entwicklungszentrum Weissach sind zertifizierte Fachbetriebe nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die bestimmte Anlagen zum Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen errichten, instand setzen, innen reinigen und stilllegen dürfen.

Die Betriebsstörungen der Porsche AG mit möglichen Auswirkungen auf Boden oder Gewässer beschränkten sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf Betriebsstörungen mit minimalen Auswirkungen, die größtenteils intern behoben werden konnten. Auch bei der Porsche Leipzig GmbH gab es in Bezug auf Boden oder Gewässer im Berichtsjahr keine meldepflichtigen Ereignisse.

Der Porsche AG Konzern erfüllt bei der Herstellung von voll-elektrischen Fahrzeugen die DNSH-Kriterien nach der → **EU-Taxonomie**, die sich im Hinblick auf das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns insbesondere aus Anlage C der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 ergeben. Hierfür müssen u. a. besonders besorgniserregende Stoffe einer Substitutionsprüfung unterzogen werden. Die Anforderung zur Durchführung der Substitutionsprüfung ist in der Volkswagen Konzernnorm „Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität“ verankert.

Umgang mit besonders besorgniserregenden Stoffen

Bei der Herstellung von Fahrzeugen wird entlang der Lieferkette eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer Stoffe benötigt. Einige dieser chemischen Stoffe können gefährliche Eigenschaften aufweisen und ein potenzielles Gesundheits- oder Umwelt-risiko darstellen. Besonders relevant sind dabei Stoffe, die als besorgniserregende Stoffe (Substances of Concern, SOC) oder im Sinne der EU-Chemikalienverordnung REACH als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) bezeichnet werden.

Die Porsche AG hat Vorgaben und Prozesse etabliert, die bereits bei der Fahrzeugentwicklung die Vermeidung und Substitution von besonders besorgniserregenden Stoffen vorsehen.

Beim Einsatz und bei der Handhabung von Chemikalien bestehen innerhalb des Porsche AG Konzerns Prozesse, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben für einen sicheren Einsatz bei der Produktion und in den Fahrzeugen zu erreichen. An den Fahrzeugproduktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach fallen gefährliche Abfälle wie Altöle, Säuren oder Laugen sowie Lösemitelgemische an, die beim Transport auf öffentlichen Transportwegen Gefahrgut darstellen können.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH überprüfen kontinuierlich durch interne Freigabe- und Kontrollprozesse die Einhaltung der aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften sowie der internen Regelungen zur Verwendung von Gefahrstoffen. Diese Prozesse sind Bestandteil des → **Environmental-Compliance-Management-System**. Dabei prüfen relevante Fachbereiche, wie z. B. Umweltschutz, Brandschutz, Arbeitssicherheit oder das Gesundheitsmanagement, die geplante Verwendung des Gefahrstoffs und geben diese frei bzw. ordnen gegebenenfalls eine Ersatzstoffprüfung an. Die bestehenden Prozesse werden regelmäßig an aktuelle Vorschriften angepasst.

In diesem Zusammenhang prüft die Porsche AG in ihren Analysen und Bewertungen auch bereits den Einsatz alternativer Substanzen.

Die Porsche AG verfügt über Notfallpläne und Gefahrenabwehrmaßnahmen, die speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten sind und darauf abzielen, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren.

→ **Richtlinien und Konzepte**

An den Produktionsstandorten Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie am Entwicklungsstandort Weissach gibt es jeweils eine Werkfeuerwehr, die bei etwaigen Betriebsstörungen schnell vor Ort ist und geeignete Maßnahmen einleiten kann.

Reduzierung von Emissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine unmittelbaren Zulieferer in der Wertschöpfungskette zu Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltbelastungen. Dies geschieht sowohl durch allgemeine als auch durch materialspezifische Vorgaben.

→ **Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette**

Trotz der Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer kann der Porsche AG Konzern diese Aspekte jedoch nicht direkt beeinflussen. Dies gilt insbesondere für die Rohstoffgewinnung und -verarbeitung in der weiter vorgelagerten Lieferkette. In diesem Zusammenhang engagiert sich der Porsche AG

Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Initiativen, die sich aktiv für eine nachhaltigere Produktion in den Rohstoffländern einsetzen. → **Maßnahmen**

Reduzierung von Emissionen in der Fahrzeugnutzungsphase

Der Porsche AG Konzern arbeitet darüber hinaus daran, die Luft-, Wasser- und Bodenemissionen während der Nutzungsphase des Fahrzeugs und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zu reduzieren. Der Porsche AG Konzern ist verpflichtet, in den Märkten, in denen Porsche-Fahrzeuge verkauft und/oder zugelassen werden, die regulatorischen Anforderungen für Luftschadstoffemissionen einzuhalten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Vorschriften, welche die Regulierung der CO₂-Emissionen, die Zulassung von sogenannten „Zero Emission Vehicles“ und limitierte Emissionen betreffen.

Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben erfordert frühzeitig – zwischen ein und fünf Jahren vor Inkrafttreten der Regulierung – eine Erfassung der relevanten Daten und eine darauf aufbauende konsequente Steuerung im Hinblick auf die Zielvorgaben. Dies erfolgt z. B. im Rahmen der Fahrzeugentwicklung und der Fahrzeugtypisierung in den dafür zuständigen Fachbereichen der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften, in bereichsübergreifenden Gremien und in Zusammenarbeit innerhalb des Volkswagen Konzerns. Maßnahmen umfassen z. B. die Anpassung des Fahrzeugproduktportfolios, die Veränderung der Produktsubstanz und -technik und die Vertriebssteuerung.

→ **Maßnahmen**

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Umweltverschmutzung ist in zahlreichen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Der Porsche AG Konzern nutzt ein **Environmental-Compliance-Management-System (ECMS)**, um nationale sowie internationale Umwelt- und Energieanforderungen zuverlässig zu erfüllen. Das ECMS steuert, überwacht und verbessert kontinuierlich umwelt- und energiebezogene Prozesse, definiert Rollen wie auch Verantwortlichkeiten und integriert Umweltaspekte in strategische Entscheidungen. Die Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten sind in einer dazugehörigen Richtlinie geregelt. Das ECMS sowie die dazugehörige Richtlinie sind im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Das **Handbuch zu Umwelanforderungen** der Porsche AG, eine mitgeltende Unterlage des ECMS, macht umfassende Vorgaben, um Umweltverschmutzung bei Neu- und Umbauten sowie in der Nutzungsphase von Gebäuden und Anlagen zu minimieren. Es werden grundsätzliche Vorgaben zur Ressourceneffizienz gemacht. In Bezug auf Gewässerschutz schreibt das Handbuch vor, dass diesbezügliche Lackieranlagen nach der besten

verfügbaren Technik errichtet und betrieben werden. Der Einsatz bzw. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist so gering wie möglich zu halten. Auch zu Lärm- und Lichtemissionen gibt es Vorgaben.

Die Porsche AG hat darüber hinaus die **Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“** und die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** erlassen. Darin sind jeweils umweltrelevante Vorgaben für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden sowie Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen. Die Betriebsmittelvorschriften regeln u. a. den Einsatz und die Vermeidung umweltgefährdender Stoffe sowie umfassende Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Gewässerschutz. Die Einhaltung dieser Betriebsmittelvorschriften wird von der jeweiligen Umweltabteilung überwacht. Die Betriebsmittelvorschriften stehen den unmittelbaren Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns zur Verfügung. Für Mitarbeitende sind sie frei im Intranet abrufbar.

Mit der **Richtlinie „Gefahrenabwehrorganisation“** sowie mitgelieferter Unterlagen definiert der Porsche AG Konzern eine Vorgehensweise hinsichtlich einer effizienten und effektiven Gefahrenabwehrorganisation zur Verminderung bzw. Vermeidung von Schadensereignissen, u. a. hinsichtlich Gefahrstoffen. Die Rahmenbedingungen sollen dabei eine einheitliche Umsetzung des Konzepts innerhalb des Porsche AG Konzerns sichern. Dadurch soll erreicht werden, dass Gefahrenpotenziale durch eine erhöhte Werkssicherheit sowie eine systematische und kontinuierliche Vorgehensweise frühzeitig erkannt, bewertet und mit geeigneten Mitteln beseitigt werden können. Die Umsetzung der Gefahrenabwehrorganisation liegt in der Verantwortung der jeweiligen Standortleitung bzw. Geschäftsführung. Bei der Porsche AG werden die Notfallpläne und Meldeketten regelmäßig an Beschäftigte, betroffene Bereiche und Auftragnehmer kommuniziert und Beschäftigte entsprechend ihrer Rolle bei der Gefahrenabwehr geschult. Außerdem werden regelmäßige Übungen durchgeführt.

Die Richtlinie adressiert damit die in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung, dass es zu einer falschen Handhabung von besonders besorgniserregenden Stoffen kommen kann. Vorfälle und Notsituationen sollen so weit wie möglich verhindert bzw. deren Auswirkungen auf Umwelt und Mensch im Fall des Eintretens reduziert werden.

Da die Anlagen des Porsche AG Konzerns die Schwellenwerte für Schadstoffemissionen – wie unter **→ Kennzahlen** erläutert – unterschreiten, werden keine spezifischen Schadstoffe gesondert in den Richtlinien und Konzepten beschrieben.

Um die Einhaltung von Emissionsvorgaben zu verfolgen und damit dem Risiko der Nichteinhaltung zu begegnen, bemüht sich

der Porsche AG Konzern um die Antizipation der aktuellen regulatorischen Entwicklungen. Die Marken des Volkswagen Konzerns stellen der Porsche AG bereits in der frühen Phase des Gesetzgebungsprozesses für limitierte Emissionen Planungsgrundlagen zur Verfügung, welche die zeitgerechte Definition der Technik ermöglichen. Außerdem hat die Porsche AG Regelprozesse zur Steuerung der limitierten Emissionen festgelegt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch beim Thema Umweltverschmutzung hat der Porsche AG Konzern die Ambition, seiner Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette gerecht zu werden.

Die Porsche AG stellt in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf, um Umweltverschmutzung in der Wertschöpfungskette weitestmöglich zu minimieren:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an die direkten Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird unter **→ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben, ebenso die Nachhaltigkeitsbewertung von unmittelbaren Zulieferern durch das Sustainability Rating (S-Rating).

In Bezug auf Umweltverschmutzung verpflichten sich die direkten Geschäftspartner, dass sie keine Luftverunreinigungen, schädlichen Lärmemissionen, Wasserverschmutzung und keine übermäßige Wasserentnahme verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Nahrungs- und Trinkwasserressourcen oder der menschlichen Gesundheit führen können. Die unmittelbaren Geschäftspartner ergreifen geeignete Maßnahmen, um die Verwendung von besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit (z. B. krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsfördernde Stoffe) im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Regelungen des Porsche AG Konzerns zu unterlassen bzw. zu vermeiden.

Auch das Thema Bodenverschmutzung wird im Code of Conduct für Geschäftspartner behandelt. Die Geschäftspartner verpflichten sich, Umweltstandards einzuhalten, die u. a. folgende Aspekte umfassen: die Vermeidung und Reduktion von Bodenverschmutzung, den sorgsamen Umgang mit gefährlichen Stoffen, die verantwortungsvolle Entsorgung von Abfällen sowie den Schutz natürlicher Ressourcen und Ökosysteme.

Zudem sind die direkten Geschäftspartner verpflichtet, die Anforderungen internationaler Übereinkommen und anderer bestehender Rechtsinstrumente in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe

einzuhalten (insbesondere die Anforderungen des „Minamata-Übereinkommens“ aus dem Jahr 2013 über Quecksilber und des „Stockholmer Übereinkommens“ aus dem Jahr 2001 über persistente organische Schadstoffe). In den Lieferketten (Schmelzhütten oder Raffinerien) von sogenannten Konfliktmineralien (Zinn, Wolfram, Tantal und Gold) verpflichten sich die unmittelbaren Geschäftspartner, nur solche Rohstoffe zu verwenden, die den Anforderungen des „OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten“ entsprechen. Darüber hinaus dürfen nur Rohstoffe verwendet werden, die von der „Responsible Minerals Initiative“ (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft wurden. Die Einhaltung von Gesetzen durch unmittelbare Zulieferer des Porsche AG Konzerns wird im Code of Conduct für Geschäftspartner gefordert. → **Maßnahmen**

Die **Responsible Raw Materials Policy** des Volkswagen Konzerns definiert die Grundsätze für eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung und richtet sich insbesondere an unmittelbare Zulieferer, die Rohstoffe oder rohstoffhaltige Komponenten bereitstellen.

Sie legt Erwartungen zu Menschenrechten, Umwelt- und Sozialstandards sowie zur Umsetzung von Due-Diligence-Prozessen fest. Unter anderem beinhaltet sie Vorgaben zur Minderung negativer Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung.

Die Richtlinie ist ein Positionspapier und wird durch das „Raw Materials Due Diligence Management System“ (RMDDMS) konkretisiert, welches die Einhaltung dieser Grundsätze in den Lieferantenprozessen unterstützt. Das RMDDMS adressiert auch Auswirkungen auf Boden und Landdegradation. → **Maßnahmen**

Um eine nachhaltigere Beschaffung von Rohmaterialien und Teilen über die vorgelagerte Lieferkette weitestmöglich zu verwirklichen, wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern für verschiedene Rohstoffe **Lastenhefte** entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Diese beschreiben die Nachhaltigkeitsanforderungen an die Rohstofflieferkette in Bezug auf Menschenrechte sowie Sozial- und Umweltstandards und gelten für die entsprechenden Beschaffungsanfragen des Porsche AG Konzerns.

Die Lastenhefte sind Bestandteil des RMDDMS des Volkswagen Konzerns und lagen im Berichtsjahr für Batterierohstoffe, Mica und Leder vor. Sie stehen den damit befassten Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung.

Ein Lastenheft für Leder verpflichtet unmittelbare Zulieferer zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung, u. a. im Hinblick auf die Vermeidung von Wasserverschmutzung (z. B. beim Gerbprozess). → **E3 Wasser**

Das Lastenheft für die Batterierohstoffe (Lithium, Nickel, Kobalt und natürliches Graphit) fordert von den unmittelbaren Zulieferern des Porsche AG Konzerns die Umsetzung von Sorgfaltspflichten, u. a. in den Bereichen Luftverschmutzung, Wasserentnahme, Biodiversität und Gefahrstoffe.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner und die Lastenhefte hinaus sind bezüglich der Wertschöpfungskette mehrere Normen des Volkswagen Konzerns thematisch relevant. Sie stellen spezifische Anforderungen an unmittelbare Zulieferer von Materialien und Fahrzeugkomponenten und gelten auch für die Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns. Die Normen werden den direkten Geschäftspartnern auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns bereitgestellt und sind für Mitarbeitende im Intranet verfügbar.

Die **Volkswagen Konzernnorm „Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität“** regelt die Anforderungen an Lieferumfänge der unmittelbaren Zulieferer hinsichtlich der Verwendung von Stoffen, Gemischen und Erzeugnissen, die durch Gesetze oder interne Vorgaben des Volkswagen Konzerns verboten sind oder Auflagen unterliegen. So dürfen zahlreiche Stoffe grundsätzlich nicht eingesetzt oder nur mit strengen Grenzwerten verwendet werden. Für weitere Stoffe ist grundsätzlich eine Prüfung von Alternativen verpflichtend durchzuführen.

Explizit formuliert die Volkswagen Konzernnorm eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der EU-REACH-Verordnung, die in der Kandidatenliste der ECHA (European Chemicals Agency) enthalten sind. Übergesetzlich fordert der Volkswagen Konzern, dass zulassungspflichtige Stoffe des Anhangs XIV der REACH-Verordnung in der Regel bei Neuentwicklungen nicht mehr verwendet werden, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt. Bezüglich der besonders persistenten PFAS-Verbindungen beobachtet der Porsche AG Konzern die regulatorischen Entwicklungen und beschließt im Rahmen seiner Gremien zu Material- und Chemikalienkonformität die Vorgehensweise. Hierzu zählen die möglichst frühzeitige Identifikation möglicher Substitute und die Bewertung eventueller Risiken bei fehlenden Lösungen zur Substitution. Auch die **Volkswagen Konzernnorm „Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien“** befasst sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von besorgniserregenden Stoffen als Prozessmaterialien, Betriebsstoffe und Originalteile. Chemikalien, die als krebserregend, erbgutverändernd oder fortpflanzungsgefährdend der Kategorie 1A oder 1B eingestuft sind, dürfen grundsätzlich nicht verwendet werden. Besorgniserregende Stoffe sind weitestgehend zu vermeiden.

Mikroplastikemissionen, wie insbesondere aus Reifenabrieb in der Nutzungsphase des Fahrzeugs, wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse 2025 als wesentlich identifiziert.

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr noch keine spezifische Richtlinie formuliert, die das Thema Mikroplastikemissionen in der Fahrzeugnutzungsphase explizit erfasst, da regulatorische Änderungen hierzu ausstehen. Bestehende Richtlinien für die Fahrzeugentwicklung werden bei regulatorischen Änderungen entsprechend angepasst.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift an seinen Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden an den Standorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette möglichst zu vermeiden bzw. zu verringern.

Hierzu wurden Maßnahmenpläne für das Berichtsjahr erstellt und entsprechend realisiert. Die folgenden Maßnahmen wurden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet:

Maßnahmen in Bezug auf die Fahrzeugproduktion

Die durchgeführten Maßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffemissionen in der eigenen Fahrzeugproduktion sind teilweise in weiteren Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung beschrieben: Maßnahmen zur Dekarbonisierung sowie Zertifizierungen der Produktionsstandorte unter → **E1 Klimawandel**, Maßnahmen zur Reduzierung der Wasserentnahme und der Wasserableitung unter → **E3 Wasser**. Entwicklungsprojekte zum Recycling von Hochvoltbatterien werden unter → **E5 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** erläutert.

Im Berichtsjahr wurde im Entwicklungszentrum Weissach mit der Planung der Modernisierung der Kälteversorgung begonnen. Diese umfasst die Anlagen für die Kälteversorgung mehrerer Gebäude. In der Planung werden unterschiedliche Varianten geprüft, wie z. B. die Anbindung der Ringleitung an die Bestandskälte, die Anbindung der Ringleitung mit gleichzeitiger Erneuerung der Kältemaschinen oder der Neubau einer Kältezentrale. Durch die Maßnahmen wird geprüft, ob Kälteanlagen als Wärmequelle im Sinne des Wärmeplanungsgesetzes sowie des Energieeffizienzgesetzes erschlossen werden können. Die Bewertung und Festlegung der Varianten soll nach derzeitigem Planungsstand im Jahr 2026 erfolgen.

In einem weiteren Projekt wurde im Februar 2025 die Abluftreinigungsanlage in der Lackiererei der Fahrzeugproduktion am Standort Leipzig ausgetauscht. Die bestehende Reinigungsanlage mit Nassauswaschung wurde durch eine effizientere Anlage ersetzt, die nach dem Prinzip der regenerativen Nachverbrennung funktioniert. Durch die neue Anlage können die geltenden Emissionsgrenzwerte zukünftig auch bei einem höheren Durchsatz von Karosserien eingehalten werden.

Darüber hinaus hat der Porsche AG Konzern im Berichtsjahr bei seinen unmittelbaren Zulieferern Abfragen nach dem DNSH-

Kriterium (Do No Significant Harm) der → **EU-Taxonomie** durchgeführt, um die Substituierbarkeit u. a. von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) bspw. unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Kriterien bewerten zu können. Im Berichtsjahr wurden für die vollelektrischen Modelle der Porsche AG Substitutionsprüfungen durchgeführt.

→ **EU-Taxonomie**

Um die Risiken von neuen oder verschärften regulatorischen Vorgaben zu reduzieren, beobachtet der Porsche AG Konzern weltweit kontinuierlich die regulatorischen Entwicklungen – bspw. bezüglich der Emissionsgesetzgebungen oder des Einsatzes von PFAS.

Die Beobachtung fließt direkt in die Ableitung von Entwicklungsmaßnahmen ein. Ziel ist es, alle regulatorischen Anforderungen in den relevanten Märkten weltweit vollständig zu erfüllen. Dafür wird die notwendige Technik eingesetzt und das Angebot an Fahrzeugderivaten entsprechend gesteuert. Die gesetzlichen Vorgaben werden fortlaufend geprüft und notwendige technische Anpassungen regelmäßig bewertet. Notwendige Umstellungen erfordern Investitionen in Entwicklung, Materialeinsatz und Produktion, welche die Porsche AG vorausschauend einplant, um die neuen Vorgaben termingerecht zu erfüllen.

Bezüglich der Verwendung von PFAS in Komponenten und Produkten strebt der Porsche AG Konzern an, die Konformität der verwendeten Materialien sowie eine rechtzeitige Umstellung auf PFAS-freie Bauteile sicherzustellen. Dies wird durch eine markenübergreifende Substitutionsanalyse am Beispiel konkreter Anwendungen und einen Austausch mit der Werkstofftechnik unterstützt. Zur Unterstützung der Materialumstellung wurde im Berichtsjahr eine IT-Applikation entwickelt. Eine erste Version soll ab 2026 verfügbar sein.

Es ist eine Umstellung auf PFAS-freie Klimasysteme geplant. Im Berichtsjahr wurde hierfür ein Konzept entwickelt und ein Umstellungsszenario definiert. Auch weitere PFAS-haltige Bauteile mit hoher Verbotswahrscheinlichkeit sollen frühzeitig substituiert werden.

Maßnahmen in Bezug auf die Wertschöpfungskette

Um auch in der vor- und nachgelagerten Lieferkette Emissionen in Luft, Wasser und Böden möglichst zu reduzieren, engagiert sich der Porsche AG Konzern gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in mehreren Initiativen, die sich aktiv für eine nachhaltigere Rohstoffgewinnung und einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen einsetzen. Diese können auch dazu beitragen, dass Emissionen reduziert werden.

Der Porsche AG Konzern verpflichtet Geschäftspartner mit mehr als 100 Mitarbeitenden an Produktionsstandorten zur Einführung eines zertifizierten Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 oder EMAS. Diese Anforderung ist fest im

→ **Code of Conduct für Geschäftspartner** verankert, vergaberelevant über das → **S-Rating** und eingebettet in die → **Porsche Strategie 2030 Plus**. Die Umsetzung erfolgt über eine standardisierte Selbstauskunft mittels Self-Assessment Questionnaire (SAQ), deren Angaben durch externe Dienstleister validiert werden. Ergänzend werden risikobasierte Audits durchgeführt, um die Einhaltung der Anforderungen zu überprüfen. Die Fortschritte werden jährlich überwacht. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Nachhaltigkeitsleistung in der Lieferkette systematisch zu verbessern, einen Beitrag zur Dekarbonisierung, Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft zu leisten und regulatorische Anforderungen, perspektivisch bspw. die europäische Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), zu erfüllen.

Der Porsche AG Konzern adressiert Auswirkungen auf Böden im Rahmen des RMDDMS. Das System integriert umweltbezogene und menschenrechtliche Aspekte in die Rohstofflieferkette und berücksichtigt dabei indirekt Auswirkungen wie Landdegradation und unsachgemäße Entsorgung von Rohstoffrückständen. Internationale Standards wie das Basler Übereinkommen zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle sind verpflichtend. Im Hinblick auf Mikroplastik, insbesondere den Reifenabrieb in der Nutzungsphase, beobachtet der Porsche AG Konzern fortlaufend – so auch im Berichtsjahr – die internationalen regulatorischen Entwicklungen, darunter die geplanten europäischen Anforderungen aus der Euro-7-Abgas- und Emissionsnorm. Diese sieht zukünftig einen Grenzwert für Reifenabrieb vor. Der Porsche AG Konzern steht in einem regelmäßigen Austausch mit unmittelbaren Zulieferern und strategischen Partnern für das Thema Reifen.

Weitere Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz in der Lieferkette sind unter → **E1 Klimawandel** beschrieben.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern ist sich der möglichen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf die Umwelt bewusst und arbeitet aktiv daran, die Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Böden an den eigenen Standorten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette möglichst zu reduzieren.

Die Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH erfassen und berechnen den Ressourcenverbrauch an ihren Fahrzeugproduktionsstandorten nach den Vorgaben des Volkswagen Konzerns im Rahmen der Methodik „Umweltentlastung Produktion“ (UEP). Im Rahmen der UEP hat der Volkswagen Konzern fünf KPIs definiert, mit denen die Ressourceneffizienz eines Fahrzeugproduktionsstandortes übergreifend bewertet wird. Für die Berechnung der KPIs werden der Energieverbrauch, die Wasserentnahme, Angaben zu den CO₂-Emissionen, die Luftschadstoffemissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) sowie das Abfallaufkommen zur Beseitigung herangezogen. Aus den aufgeführten Kennzahlen wird ein gewichteter Mittelwert ermittelt. Die freiwillige Verringerung dieses Mittelwerts im Vergleich zum Basisjahr 2014 wird als UEP

bezeichnet. Im Basisjahr 2014 wurde die UEP auf den Bezugswert 0 % festgelegt.

Ziel war es, in der Porsche-eigenen Produktion die Umweltbelastungen pro Fahrzeug im Zeitraum von 2014 bis 2025 um 45 % zu reduzieren. Die Zielsetzung wurde im Berichtsjahr erreicht. Da die gesetzlichen Höchstwerte für Schadstoffemissionen in Wasser unterschritten werden, ist eine spezifische Zielsetzung hierfür nicht vorhanden.

Im Jahr 2026 wird die UEP durch neue Umweltziele abgelöst. Diese konzentrieren sich auf die Reduzierung relevanter Umweltauswirkungen und gelten für die Porsche AG sowie ausgewählte Konzerngesellschaften. Die Umweltziele decken die drei Handlungsfelder Dekarbonisierung und Energie, Ökosysteme sowie Kreislaufwirtschaft ab. Die Umweltaspekte der UEP werden damit im Rahmen der → **standortbezogenen Umweltstrategie** inhaltlich weiterverfolgt und zielgerichtet ergänzt.

Durch die konsequente Umsetzung der Zielvorgaben sollen die Ziele zur Reduzierung der ökologischen Auswirkungen der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion und -entwicklung beitragen.

Hinsichtlich Schadstoffemissionen in Böden in der vorgelagerten Wertschöpfungskette gelten die Vorgaben im Code of Conduct für Geschäftspartner sowie in den Lastenheften für Rohstoffe. Eine darüber hinausgehende Zielsetzung ist daher nicht aufgesetzt.

Bezogen auf das wesentliche Risiko verschärfter regulatorischer Vorgaben, hat der Porsche AG Konzern gesetzlich geforderte Prozesse zu Monitoring und entwicklungsseitiger Umsetzung der regulatorischen Vorgaben aller relevanten Märkte etabliert. Die Zielvorgaben der Gesetzgebung müssen mit technischen Lösungen erreicht werden. Sollte dies nicht möglich sein, wird das Ziel über eine Angebotssteuerung der Fahrzeugderivate erreicht. Das Ziel beeinflusst die Entwicklung sowie die Produktion und den Vertrieb. → **Maßnahmen**

Der Porsche AG Konzern hat sich derzeit noch kein konkretes Ziel gesetzt, das zur Steuerung von Mikroplastikemissionen im Zusammenhang mit Reifenabrieb dient. In Abhängigkeit der regulatorischen Entwicklungen kann zukünftig jedoch ein explizites Ziel für das Thema eingeführt werden.

Ebenso ist derzeit für den Porsche AG Konzern eine konkrete Zielsetzung zur Steuerung des wesentlichen Risikos, das sich aus einem potenziellen Verbot von PFAS ergibt, nicht möglich. Fehlende Ersatzstoffe und rechtliche Unklarheiten bedingen diesen Umstand.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Luft- und Wasserverschmutzung

Im Bereich Luftverschmutzung beziehen sich relevante Schadstoffemissionen auf flüchtige organische Verbindungen (VOC), Chlorkohlenwasserstoffe (CKW), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW), Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM), Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO₂).

Hinsichtlich Wasserverschmutzung sind Zink, Nickel, organische Schadstoffe (TOC) und Fluoride relevante Parameter.

Gemäß den regulatorischen Anforderungen müssen für die Berichterstattung nur Emissionsmengen aus Anlagen berücksichtigt werden, die laut Europäischem Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden. Im Porsche AG Konzern gibt es keine Anlage, die einen dieser Schwellenwerte überschreitet. Um bezüglich der wesentlichen Themen Luft- und Wasserverschmutzung dennoch Transparenz zu schaffen, werden die entsprechenden Schadstoffemissionen der Fahrzeugproduktionsstandorte inkl. des Entwicklungsstandorts Weissach berichtet.

Emissionen in Luft und Wasser

t	2025	2024
Luftschadstoffemissionen		
VOC	47,88	114,89
CKW	–	–
FKW	1,06	0,58
NO _x	34,52	31,00
PM	0,15	0,12
CO	32,80	29,51
SO ₂	0,36	0,33
Wasserschadstoffemissionen		
Zink	0,07	0,14
Nickel	0,01	0,01
TOC	109,15	90,24
Fluorid gelöst	1,22	2,02

Der VOC-Wert konnte von 114,89 t im Jahr 2024 auf 47,88 t im Jahr 2025 reduziert werden. Diese Verbesserung ist hauptsächlich auf den Austausch der Abluftreinigungsanlage in der Lackiererei am Produktionsstandort Leipzig im Februar 2025 zurückzuführen.

Die Veränderungen bei den Luftschadstoffen von NO_x bis SO₂ sind auf die Witterungsbedingungen im Jahr 2025 zurückzuführen. Das Jahr 2025 war im Verhältnis kälter, wodurch ein höherer Gasverbrauch für die Wärmeerzeugung benötigt wurde.

Methoden und Annahmen

Für die Erhebung der Schadstoffmengen werden unterschiedliche Methoden eingesetzt. In Bezug auf Luftverschmutzung werden die Emissionsmengen für NO_x, SO₂, CO und PM errechnet, indem die eingesetzte Primärenergie je Brennstoff für die Verbrennung mit brennstoffspezifischen Emissionsfaktoren multipliziert wird. Für die Ermittlung der eingesetzten Primärenergie werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen. Für Monate ohne vorliegende Ist-Werte wird eine Hochrechnung vorgenommen. Die Emissionen werden berechnet, da keine individuelle Messung an den einzelnen Anlagen möglich ist. Für die FKW- und CKW-Gase werden die Emissionsmengen über die nachgefüllte Kältemittelmenge errechnet. Lösemittel (VOC), die in der Abluftreinigung im Lack (Fahrzeugproduktionsstandorte) auftreten, werden über ein Messsystem auf Tagesbasis gemessen (nach Vorgaben der TA-Luft sowie der 31. BIm-SchV). Anschließend werden Monatsmittelwerte gebildet, anhand derer die Emissionen auf das Gesamtjahr hochgerechnet werden.

Die Ermittlung der Schadstoffkonzentrationen in den Abwässern erfolgt über ein externes akkreditiertes Labor. Die Probenahme erfolgt dabei in Stichproben. Eine kontinuierliche Messung der Schadstoffmengen ist keine behördliche Forderung und mit einem deutlich höheren Aufwand verbunden im Vergleich zu periodischen Messungen. Das Analyseverfahren wird über die Abwasserverordnung geregelt. Basierend auf den Stichproben berechnet der Porsche AG Konzern für seine Standorte mit einer Abwasserbehandlung die Gesamtsummen der Schadstofffrachten über die Hochrechnung der gemessenen Schadstoffmengen auf das Gesamtabwasservolumen. Letzteres errechnet sich aus der Differenz zwischen Wasserentnahmen und Wasserverbrauch.

Kennzahlen zu besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC)

Bei der Herstellung von Fahrzeugen werden entlang der Lieferketten eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer Stoffe benötigt. Im Zuge der wachsenden Elektrifizierung des Produktportfolios besteht die Annahme, dass zukünftig der Bedarf an chemischen Rohstoffen (z. B. für Hochvoltbatterien) noch steigen wird. Einige dieser chemischen Stoffe können gefährliche Eigenschaften aufweisen und ein potenzielles Risiko für Gesundheit oder Umwelt darstellen.

Sofern SVHC als solche oder in Gemischen eingekauft bzw. während der Fahrzeugentwicklung und -produktion verwendet werden, bestehen interne Freigabe- und Kontrollprozesse zur Einhaltung der aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften sowie interne Regelungen zur Verwendung von Gefahrstoffen. Des Weiteren bestehen Vorgaben, die grundsätzlich die Vermeidung und Substitution von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) vorsehen.

Eine quantitative Auswertung ist derzeit nur für die Gesamtmenge an SVHC, welche die Produktion als Bestandteil des Produkts verlassen, möglich. → **Besonders besorgniserregende Stoffe im Porsche AG Konzern** Für die Stoffe oder Gemische, die in der Produktion eingesetzt werden und nicht am Fahrzeug verbleiben, ist eine Mengenauswertung zurzeit nicht in vollem Umfang möglich. Eine im Berichtsjahr durchgeführte indikative Auswertung führt zu dem Ergebnis, dass diese Menge an SVHC im Vergleich zu der SVHC-Menge in den produzierten Fahrzeugen unwesentlich ist.

Die Porsche AG ist kein Hersteller von Chemikalien. Die Bildung von neuen chemischen Verbindungen, z. B. in Prozessbädern, ist in geringem Umfang möglich. Diese werden analytisch nicht erfasst. Aktuell ist nicht davon auszugehen, dass hierbei neue SVHC in relevantem Umfang entstehen.

An den Standorten des Porsche AG Konzerns soll stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben gehandelt werden. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben

durch die Behörden genehmigt. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Anlagen, deren Betrieb zu Emissionen in Luft und Wasser führen, sodass in deren Anlagengenehmigungen weitreichende Betreiberpflichten festgelegt wurden. Im Rahmen solcher Nebenbestimmungen werden auch wiederkehrende Emissionsmessungen durchgeführt, um zu überprüfen, ob geltende Grenzwerte eingehalten werden.

Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen, u. a. im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen, hat der Porsche AG Konzern das Drei-Linien-Modell implementiert. Die erste Linie ist der Risikoeigner (Betreiber), der durch Hinwirkung und Kontrolle (z. B. Audits) durch die zweite Linie unterstützt wird. Die dritte Linie ist die Risiko-Assurance (interne Revision), die unabhängige Sicherheit über die Wirksamkeit von Governance, Risikomanagement und internen Kontrollen bietet. Produzierende Standorte des Porsche AG Konzerns sind zusätzlich durch akkreditierte Prüfungsunternehmen nach den ISO-Standards 14001 sowie 50001 zertifiziert.

Momentan existiert kein Grenzwert, der den gesamten Umfang aller bekannten SVHC abdeckt. Ebenso gibt es keine Messmethode zur Erfassung des Gesamtspektrums aller SVHC. Daher ist die Datenerhebung dieser Emissionen nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE IN DEN PRODUZIERTEN FAHRZEUGEN

Der Porsche AG Konzern ermittelte besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC), die in den produzierten Porsche-Fahrzeugen enthalten waren. Dabei stellte Blei die mit Abstand relevanteste besonders besorgniserregende Substanz dar, welche der Gefahrenklasse Reproduktionstoxisch (Artikel 57c) zugeordnet ist. Blei wiederum findet sich in den Porsche-Fahrzeugen vor allem in Blei-Starterbatterien. Bei sachgemäßer Verwendung und Entsorgung der Batterien gelangt von diesen kein Blei bzw. keine Bleiverbindung in die Umwelt. Abgesehen von Blei waren in geringerem Umfang weitere SVHC in den Fahrzeugen enthalten. → **Besonders besorgniserregende Stoffe im Porsche AG Konzern**

Besonders besorgniserregende Stoffe im Porsche AG Konzern

t	2025	2024
Besonders besorgniserregende Stoffe als Teil von Produkten	2.410	2.883
Kanzerogen (Artikel 57a)	8	14
Mutagen (Artikel 57b)	0	0
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	2.370	2.832
PBT (Artikel 57d)	1	0
vPvB (Artikel 57e)	6	7
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	12	15
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	0	0
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	4	5
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	0	0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit (und/oder) die Umwelt (Artikel 57f)	10	10

Methoden und Annahmen

Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, SUV Verbrenner, SUV rein batteriebetrieben, Limousine Verbrenner und Limousine rein batteriebetrieben) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Die Auswertung erfolgt über bauteilspezifische Lieferantendaten. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeugs auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segmentübergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen, wie regulatorisch gefordert, den Gefahrenklassen für besonders besorgniserregende Stoffe zugeordnet. Daraus ergeben sich die in der Tabelle aufgeführten Summen pro Gefahrenklasse. Zudem wird eine den Gefahrenklassen übergeordnete SVHC-Gesamtmenge ausgewiesen. Da einzelne Substanzen in mehrere Gefahrenklassen fallen, ergibt sich diese übergeordnete Gesamtmenge nicht aus den Summen der jeweiligen Gefahrenklasse.

Hinsichtlich des methodischen Vorgehens sind zusätzlich folgende Punkte zu beachten:

- Der Fokus der Auswertung beschränkt sich auf Fahrzeuge als Hauptprodukt des Porsche AG Konzerns. Unwesentliche Nebenprodukte, wie z. B. Lifestyle-Produkte oder Aftersales-Produkte, werden nicht erfasst.
- Gemäß Art. 33 Abs. 1 der REACH-Verordnung hat jeder Zulieferer eines Erzeugnisses, das ein SVHC in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent enthält, eine Informationspflicht gegenüber seinen Abnehmern. Die durchgeführte Analyse kann ausschließlich die von den Zulieferern ausgewiesenen SVHC-Konzentrationen einbeziehen.
- Die Datenbasis für die systemgestützte Auswertung der Daten umfasst derzeit alle Komponenten von Tier-1-Lieferanten. Halbzeuge und Werkstoffe sind derzeit noch nicht vollständig abbildbar. Die verbleibende Lücke wird mittels gewichtsbasierter Hochrechnungen geschlossen. Der Porsche AG Konzern strebt an, die Datenbasis für zukünftige Erhebungen weiter zu verbessern.

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Wasser	Beitrag zu hohem Verbrauch, Entnahme und Abfluss von Wasserressourcen	Negative Auswirkung	■	■	□	□	■	□

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 –1 Jahr)  Mittelfristig (1 –5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Wasser ist eine zunehmend knappe Ressource. Aus diesem Grund ist es erforderlich, einen bewussten und verantwortungsvollen Umgang mit dieser Ressource systematisch und kontinuierlich zu etablieren. Ein überwiegender Teil der Wasserentnahmen und des Wasserverbrauchs in der Wertschöpfungskette des Porsche AG Konzerns entfällt auf den vorgelagerten Teil, wo bei der Gewinnung von Rohstoffen und der Produktion von Bauteilen Wasserressourcen genutzt werden. Innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten wird Wasser für zahlreiche Zwecke genutzt, wie bspw. für die Fahrzeugproduktion, Nicht-Produktionsanlagen, die Sozialbereiche und die technische Gebäudeausstattung.

In vielen Prozessen ist der Einsatz von Wasser erforderlich. Zugleich gewinnt die interne Wasseraufbereitung und -wiederverwendung an Bedeutung. Ressourcen aus Ozeanen oder Meeren werden aufgrund der lokalen Gegebenheiten nicht direkt verwendet. Die Biodiversität und die Ökosysteme zu bzw. unter Wasser werden daher vom Porsche AG Konzern nicht unmittelbar beeinflusst.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF WASSER

Im Themenbereich Wasser – Wasserentnahme, Wasserverbrauch und Ableitung von Wasser – wurde im Rahmen der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Der Porsche AG Konzern trägt zur Entnahme von Wasser, einem hohen Wasserverbrauch und zur Ableitung von Wasser bei. Dies gilt sowohl für den eigenen Geschäftsbetrieb als auch insbesondere für die vorgelagerte Wertschöpfungskette bereits ab der Rohstoffgewinnung und -verarbeitung.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Mit seiner Umwelt- und Energiepolitik verpflichtet sich der Porsche AG Konzern, Ressourcen grundsätzlich und möglichst dauerhaft zu schonen und den Ressourcenverbrauch pro Fahrzeug zu reduzieren. Die → standortbezogene Umweltstrategie unterstützt diesen Anspruch, indem sie den Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften konsequent verfolgt.

Seit 2014 werden die Umweltauswirkungen anhand eines gewichteten Mittelwerts verschiedener Indikatoren als Kennzahl „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) erfasst – darunter auch die gezielte Reduzierung der Wasserentnahme. Ab dem Geschäftsjahr 2026 wird die UEP im Kontext der standortbezogenen Umweltstrategie durch neue Umweltziele abgelöst. → Ziele

Nachhaltiges Wassermanagement

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften streben eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt an. Die Einflussmöglichkeiten auf die Wasserentnahme und den Wasserverbrauch sind vielfältig und können durch gezielte Maßnahmen in der Anlagentechnik, den Prozessen und im Nutzerverhalten verbessert werden.

Beispiele hierfür sind eine sparsame Wassernutzung durch effiziente Prozesse und Kreislaufsysteme sowie der sorgfältige Umgang mit schadstoffbelastetem Wasser zur Ableitung aus der eigenen Fahrzeugproduktion.

Im Einzelnen konzentriert sich die Herangehensweise auf folgende Bereiche: Reduzierung der Wasserentnahme, effiziente Wassernutzung, Minimierung des Eintrags von Schadstoffen sowie Abwassermanagement.

An vielen Stellen in der Fahrzeugproduktion ist die Wasserentnahme erforderlich. Es stehen daher Maßnahmen zur effizienten Wassernutzung im Vordergrund. Deshalb gewinnt die innerbetriebliche Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. Die Effizienz der Wassernutzung wird infolgedessen gesteigert.

→ Maßnahmen

Das bei der Fahrzeugproduktion anfallende Wasser zur Ableitung, bspw. aus der Lackiererei, wird in wasserrechtlich genehmigten Abwasserbehandlungsanlagen vorbehandelt. Dabei werden Schadstoffe entfernt oder reduziert. Die Abwässer werden entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht.

Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH sind jeweils sogenannte Indirekteinleiter: Die Wasserableitung setzt sich dort u. a. aus Schmutzwasser von Sanitäreinrichtungen, Wasserableitung aus der Fahrzeugproduktion und Regenwasser zusammen, die gemeinsam in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden. Eine Direkteinleitung von Schmutzwasser in Vorfluter und in Meeresgebiete findet an den genannten Standorten nicht statt.

Gewässerschutz – Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Um verantwortungsvoll mit Wasserressourcen umzugehen, konzentriert sich der Porsche AG Konzern neben einer effizienten Wassernutzung vor allem auf die Minimierung der Schadstoffeinträge in Boden und Grundwasser beim Einsatz von potenziell wassergefährdenden Stoffen. Wassergefährdende Stoffe aller Gefährdungsklassen werden innerbetrieblich transportiert, abgefüllt, gelagert oder verwendet. Das Thema Wasserverschmutzung wird im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** dargestellt.

Wassernutzung in Wasserstressgebieten

Die Fahrzeugproduktionsstandorte des Porsche AG Konzerns sind Teil des lokalen Wasserkreislaufs und beeinflussen durch Wasserentnahme, Wasserverbrauch und Wasserableitung die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen in der jeweiligen Region. Ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser ist aus diesem Grund besonders relevant, um eine weitere Verknappung der vorhandenen Ressourcen zu vermeiden. Daher ist auch eine effiziente Wassernutzung in der Fahrzeugproduktion unerlässlich.

Der Porsche AG Konzern analysiert für Standorte mit Wasserverbrauch das Wasserstress-Niveau. Dazu werden die Wasserstress-Indizes von Verisk Maplecroft mit den vier Bewertungsstufen gering, mittel, hoch und extrem verwendet. Weitere Informationen zu Wasserstressgebieten und der Analysemethodik sind im Abschnitt → **Kennzahlen** beschrieben.

Wassernutzung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Ein Großteil der Wassernutzung entfällt auf die Wertschöpfungskette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Daher erwartet der Porsche AG Konzern auch von seinen Geschäftspartnern, dass diese den schonenden Umgang mit Wasser adressieren, indem sie bspw. angehalten sind, geeignete Maßnahmen an ihren Standorten und entlang der Lieferketten zu ergreifen. Geeignete Maßnahmen umfassen die effektive Reduzierung der Wasserentnahme und des Wasserverbrauchs, die Wiederverwendung und das Recycling von Wasser sowie die verantwortungsvolle und effektive Aufbereitung von Abwasser, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Geschäftspartner sollen sich erforderlichenfalls dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, Zugang zu sicherem und erschwinglichem Wasser in ausreichenden Mengen für den persönlichen Gebrauch haben. Das Recht auf Wasser ist jederzeit zu respektieren.

Informationen zu den konkreten Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich im nachfolgenden Abschnitt

→ **Richtlinien und Konzepte.**

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Wasser – Wasserentnahme, Wasserverbrauch sowie Ableitung von Wasser – ist in verschiedenen Rahmenwerken und Richtlinien des Porsche AG Konzerns geregelt, mit dem Ziel der kontinuierlichen Verbesserung hinsichtlich Ressourceneffizienz und Anlagensicherheit sowie der Vermeidung schädlicher Umwelteinträge.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die Prozesse, Vorgehensweisen und Zuständigkeiten rund um Umwelt- und Energiethemen sind im **Environmental-Compliance-Management-System (ECMS)** des Porsche AG Konzerns festgelegt. Dies gilt auch bezüglich der Steuerung, Überwachung und strategischen Ausrichtung im Zusammenhang mit der Wassernutzung und dem Wassermanagement. Das ECMS sowie die dazugehörige Richtlinie werden im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Im **Handbuch zu Umweltaanforderungen** der Porsche AG, einer mitgeltenden Unterlage der Richtlinie ECMS, werden weitere Vorgaben für die Nutzung von Wasserressourcen aufgeführt. Diese zielen etwa auf die Förderung der Grundwasserneubildung, z. B. durch die Reduzierung von Oberflächenabfluss über die Kanalisation, die Ausweitung von Regenwassernutzung oder die Nutzung innovativer Sanitärsysteme ab. → **E1 Klimawandel**

Die Porsche AG hat darüber hinaus die **Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“** und die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** erlassen. Darin sind jeweils umweltrelevante Vorgaben für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden sowie Anlagen festgelegt. Diese unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen. In Bezug auf Wasser legen die Vorschriften fest, dass bei der Verwendung von Wasser wassersparende Techniken einzusetzen sind und die Mehrfachnutzung bzw. die Kreislaufführung von Wasser anzustreben ist. Dementsprechend ist bei allen Anlagen mit Wasserentnahme zu prüfen, inwiefern eine Kreislaufführung bzw. Wiederverwendung möglich ist. Die Betriebsmittelvorschrift wird im Intranet zur Verfügung gestellt. Mehr Informationen zu den Betriebsmittelvorschriften finden sich im Kapitel → **E1 Klimawandel.**

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch beim Thema Wasser berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Lieferkette. Die Porsche AG stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben.

In Bezug auf das Thema Wasser sind die direkten Geschäftspartner dazu angehalten, dass sie geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Wasserentnahme an ihren Standorten bzw. entlang ihrer eigenen Lieferketten zu minimieren, wobei wasserarmen Regionen Vorrang einzuräumen ist. Unmittelbare Zulieferer des Porsche AG Konzerns müssen auf Anfrage Informationen über die gesamte Wasserentnahme auf Produktebene zur Verfügung stellen.

Daneben adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien das Thema Umweltverschmutzung in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt.

Beispielsweise verpflichtet das Lastenheft für Leder unmittelbare Zulieferer, ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat der „Leather Working Group“ vorzuweisen sowie das Herkunftsland zu nennen. Es legt außerdem explizite Vorgaben für eine effiziente Wassernutzung fest.

Entsprechende thematische Anforderungen zum Umgang mit lokalen Ressourcen, wie z. B. Wasser stellt auch der Global Workplace Standard der Responsible Mica Initiative, den das Lastenheft für die Verarbeiter der Mica (Glimmer)-Lieferkette vorschreibt. Das Lastenheft für die Batterierohstoffe (Lithium, Nickel, Cobalt und natürliches Graphit) fordert von unmittelbaren Zulieferern die Umsetzung von Sorgfaltspflichten, u. a. bezüglich der Wasserentnahme und gefährlicher Substanzen.

MASSNAHMEN

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften erfassen die Auswirkungen der Produktion auf die Umwelt, darunter möglichst alle relevanten Belastungen für Luft und Gewässer, Wasserentnahme, Energieverbrauch und Abfallaufkommen. An den Fahrzeugproduktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette werden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den Wasserverbrauch, die Wasserentnahme sowie die Ableitung von Wasser gering zu halten und einen positiven Einfluss zu nehmen.

Die folgenden Maßnahmen wurden kontinuierlich und systematisch im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet:

Maßnahmen zur Reduzierung der Wassernutzung in der Fahrzeugproduktion

Der Porsche AG Konzern setzt an seinen Produktionsstandorten möglichst wassersparende Verfahren mit zentralen Vorgaben ein. Die Wasserableitung (Abwasser) wird in spezifischen Abwasserbehandlungsanlagen wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern vorbehandelt, um die Umweltauswirkung der Gewässerbelastung durch Einleiten von Schadstoffen zu verringern. Weitere Informationen zu Schadstoffen im Zusammenhang mit der Ableitung von Wasser finden sich im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

In den Lackierereien wird Wasser bspw. durch Kaskadenspülungen zum Wasserrecycling und die Badpflege zur Standzeitverlängerung in der Vorbehandlung und im Bereich der Tauchlackierung eingespart. Außerdem werden die Ein- und Ausschaltzeiten der Sprühkränze beim Abspülvorgang feinoptimiert.

Prozessanlagen, z. B. zur Dichtheitsprüfung von Fahrzeugen, oder Waschanlagen werden nach Möglichkeit mit Kreislaufführung betrieben. Das in der Fahrzeugproduktion anfallende Wasser zur Ableitung wird entsprechend den behördlichen Auflagen regelmäßig analysiert und überwacht.

Im Berichtsjahr wurde am Produktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen eine Anlagenanpassung vorgenommen, um das in der Vorbehandlung der Lackiererei anfallende Wasser zur Ableitung der Wiederverwendung zuzuführen und so die Wasserentnahme weiter zu reduzieren. Hieraus ergeben sich künftig eine Einsparung der Wasserentnahme sowie der Wasserableitung von ca. 9.000 m³ pro Jahr und eine Reduktion des Chemikalienverbrauchs. Dies führt zusätzlich zu Einsparungen bei der vorgelagerten Herstellung von vollentsalztem Wasser (RO-Wasser). Darüber hinaus wurde noch eine technische Optimierung in mehreren Zonen der Vorbehandlung untersucht, die durch den Einsatz von wassersparenden Spritzdüsen die erforderliche Wassermenge weiter reduzieren könnte (um ca. 5.600 m³ Wasser pro Jahr).

Am Produktionsstandort Leipzig wurde im Berichtsjahr die Wasserentnahme durch eine Optimierung der Kaltwasserversorgung in einem Produktionsprozessschritt um bis zu 4.500 m³ reduziert.

Maßnahmen mit Bezug auf wassergefährdende Stoffe

In der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften werden wassergefährdende Stoffe aller Wassergefährdungsklassen abgefüllt, gelagert, verwendet oder innerbetrieblich transportiert. Zum Schutz von Boden und Grundwasser werden bei Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen technische Schutzeinrichtungen geschaffen und organisatorische Maßnahmen ergriffen, um das Risiko einer Betriebsstörung zu reduzieren und die Umweltauswirkung der Gewässerbelastung durch Einleiten von Schadstoffen zu verringern – durch die Sensibilisierung der Mitarbeitenden, technische Schutzeinrichtungen bei den Produktionsanlagen und bei der Porsche AG zusätzlich durch die Bereitstellung sogenannter „Bindemittelstationen“ im Außenbereich.

Alle prüfpflichtigen Anlagen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen werden erfasst, bewertet und dokumentiert. An den Standorten der Porsche AG in Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach sowie der Porsche Leipzig GmbH ist jeweils eine Werkfeuerwehr in den Prozess zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingebunden. Sie ist bei Betriebsstörungen schnell vor Ort und kann Maßnahmen einleiten.

Nähere Angaben zum Thema Wasseremissionen und Schadstoffe finden sich im Kapitel → E2 Umweltverschmutzung.

Maßnahmen in Bezug auf Produkte

Der Porsche AG Konzern hat in den Jahren 2023 und 2024 in Kooperation mit der Technischen Universität Berlin eine Studie zum Wasserfußabdruck des Porsche Macan Turbo Electric durchgeführt. Anhand der vorliegenden Ergebnisse wurden im Berichtsjahr Hotspot-Bauteile identifiziert und Gespräche mit Hotspot-Lieferanten über potenzielle zukünftige Reduzierungen des Wasserverbrauchs geführt.

ZIELE

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften steuern die identifizierte negative Auswirkung im Bereich Wasser an ihren Produktionsstandorten in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten durch qualitative und quantitative Zielsetzungen.

Mit der → standortbezogenen Umweltstrategie haben sich die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften das Ziel gesetzt, die Wasserentnahme, den Wasserverbrauch, die Menge abgeleiteten Wassers und die Emissionen ins Abwasser an allen Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten zu mindern.

Der Porsche AG Konzern erfasst die Nutzung von Wasserressourcen im Rahmen übergeordneter Umweltkennzahlen. Die Kennzahl → Umweltentlastung Produktion (UEP) misst die strategische Reduzierung von Ressourcen und Emissionen an den Fahrzeugproduktionsstandorten. Die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH legen die Umweltkennzahlen jährlich offen.

In die Kennzahl UEP fließt u. a. die gesamte Wasserentnahme je Fahrzeug des jeweiligen Standorts ein. Im Basisjahr 2014 wurde die UEP auf den Bezugswert 0 % festgelegt. Seit 2014 konnte die Wasserentnahme in der Porsche-eigenen Produktion pro produziertem Fahrzeug um mehr als 16 % reduziert werden. Damit wird die UEP-Zielsetzung im Zusammenhang mit dem Umweltaspekt Wasser erreicht und befindet sich entsprechend im linearen Zielkorridor für die übergeordnete Kennzahl UEP.

Die UEP wird ab 2026 durch neue → Umweltziele abgelöst. Diese konzentrieren sich auf die Reduzierung relevanter Umweltauswirkungen und gelten für die Porsche AG sowie ausgewählte Konzerngesellschaften. Die Umweltziele decken die drei Handlungsfelder Dekarbonisierung und Energie, Ökosystem sowie Kreislaufwirtschaft ab.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich aus der Differenz zwischen der Wasserentnahme und der Wasserableitung. Folglich beschreibt der Wasserverbrauch das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Porsche AG Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten.

Die Wasserentnahme an den Produktionsstandorten als Hauptwassernutzer erfolgt aus den öffentlichen Trinkwassernetzen.

Im Berichtsjahr verzeichnet der Porsche AG Konzern einen Wasserverbrauch von 160.784 m³ (2024: 162.722 m³). Daraus resultiert eine Wasserintensität im Porsche AG Konzern von 4,4 m³ pro Mio. € (2024: 4,1 m³ pro Mio. €). Der Wasserverbrauch in Gebieten mit hohem Wasserstress belief sich im Berichtsjahr auf 160.201 m³ (2024: 25.362 m³).

Wasserverbrauch und Wasserintensität im Porsche AG Konzern

m ³	2025	2024
Wasserverbrauch	160.784	162.722
in Gebieten mit hohem Wasserstress	160.201	25.362
Zurückgewonnenes und wiederverwendetes Wasser	7.670	–
Wasserintensität (m ³ /Mio. €)	4,4	4,1

Methoden und Annahmen

Für die Ermittlung des Wasserverbrauchs (Verdunstungsverluste) werden die Verluste aus Verdunstungskühlanlagen, Zu- und Abluftanlagen, Lackiererei, Wasseranteil in Abfällen, Befüllung von Betriebsstoffen in Fahrzeugen und sonstigen Anlagen über interne Wasserzähler ermittelt oder – wo dies nicht möglich ist – berechnet. Infolgedessen wurde der Wasserverbrauch zu 34,9 % (2024: 46,4 %) direkt gemessen und zu 65,1 % (2024: 53,6 %) bei der Datenerhebung durch qualifizierte Näherungen geschätzt.

Um Risiken im Zusammenhang mit potenzieller Wasserknappheit zu erkennen und zu bewerten, verwendet die Porsche AG den Index „Wasserstress“ des Anbieters Verisk Maplecroft. Der Maplecroft Waterstress Index wird aus dem Verhältnis von Wassernutzung und der verfügbaren erneuerbaren Wassermenge berechnet. Für die Kennzahl „Wasserverbrauch in Gebieten mit hohem Wasserstress“ werden alle Standorte des Porsche AG Konzerns berücksichtigt, für die der Indexwert in der Kategorie „hoch“ oder „extrem“ liegt. Aufgrund von Aktualisierungen der Grunddaten bei Verisk Maplecroft liegen die Porsche-eigenen Fahrzeugproduktions- und -entwicklungsstandorte seit dem zweiten Halbjahr 2025 in Gebieten mit hohem Wasserstress. Entsprechend fällt die Kennzahl „Wasserverbrauch in Gebieten mit hohem Wasserstress“ im Berichtsjahr höher aus. Die Änderungen der Index-Einstufung kommen durch eine Aktualisierung der Grunddaten, wie z. B. Klimadaten bei Verisk Maplecroft zustande.

Bei der Ermittlung der Wasserintensität wird der Gesamtwasserverbrauch ins Verhältnis zu den Porsche AG Konzern-Umsatzerlösen gesetzt. Die entsprechenden Umsatzerlöse des Porsche AG Konzerns können dem → **Konzernanhang – 1. Umsatzerlöse** entnommen werden.

Darüber hinaus unterscheidet der Porsche AG Konzern zwischen zurückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser. Wasserrückgewinnung bezieht sich auf eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung im Standort. Wiederverwendetes Wasser bezieht sich auf eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung. Für Wasserwiederverwendung werden ausschließlich Maßnahmen berücksichtigt, die anlagen- bzw. prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet (Mehrfachnutzung). Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Prozesswässer der Lackierereien aus der Vorbehandlung oder der kathodischen Tauchlackierung.

E4 BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen	Negative Auswirkung	■	■	□	□	■	□
	Mögliche Nichterfüllung neuer regulatorischer Vorgaben zur Entwaldung, aus der sich Rechts- und Reputationsrisiken ergeben können	Risiko	■	■	■	□	□	■
Auswirkungen aus und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen	Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung	Negative Auswirkung	■	■	■	□	■	□

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0–1 Jahr)  Mittelfristig (1–5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Biodiversität ist eine essenzielle Grundlage für ökologische Stabilität. Ihr Schutz geht weit über den reinen Naturschutz hinaus und stellt – neben Maßnahmen gegen den Klimawandel – eine wichtige globale Herausforderung dar. Der Porsche AG Konzern ist sich dessen bewusst und engagiert sich deshalb an relevanten Unternehmensstandorten aktiv für den Erhalt der Biodiversität.

Zum Schutz der biologischen Vielfalt hat sich der Porsche AG Konzern auch zum Ziel gesetzt, die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf die Vielfalt lebender Organismen und Arten im Wasser, an Land und in der Luft zu identifizieren und schrittweise zu reduzieren.

Der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ umfasst vier Aspekte, welche der Porsche AG Konzern im Rahmen seiner im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse betrachtet hat:

- Hauptursachen des Biodiversitätsverlusts, darunter z. B. Klimawandel, Ressourcen- und Flächenverbrauch, Umweltverschmutzung
- Auswirkungen auf die Arten
- Auswirkungen auf Ökosysteme
- Auswirkungen auf Ökosystemleistungen, wie bspw. die Bestäubung von Pflanzen, und umgekehrt die Abhängigkeit von diesen Leistungen

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien und Maßnahmen der Porsche AG Konzern den Erhalt der Biodiversität fördern und die negativen Auswirkungen auf den Zustand der Arten, der Ökosysteme sowie der Ökosystemdienstleistungen möglichst minimieren möchte.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF BIODIVERSITÄT UND ÖKOSYSTEME

Im Rahmen der überprüften Wesentlichkeitsanalyse wurde der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert. Entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und in den eigenen Geschäftstätigkeiten ergaben sich negative sowie potenziell negative Auswirkungen, insbesondere durch die Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen bzw. beitragen können, und durch Beeinträchtigungen von Ökosystemdienstleistungen aufgrund von Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung. Zu letzteren möglichen Auswirkungen trägt auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette bei.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette entstehen die negativen Auswirkungen primär aufgrund von Produktions- und Logistikaktivitäten der Zulieferer und bei der Beschaffung von Rohstoffen sowie der Herstellung von Zwischenprodukten. Auch Bergbau- und Produktionstätigkeiten innerhalb der vorgelagerten Wertschöpfungskette in der Nähe von Gebieten, die Ökosystemleistungen erbringen, können entsprechende Auswirkungen verursachen.

Ein wesentliches finanzielles Risiko entsteht für die Porsche AG in der vorgelagerten Wertschöpfungskette im Zusammenhang mit der EU-Entwaldungsverordnung (EUDR). Die EUDR verfolgt das Ziel, den Beitrag der EU zu weltweiter Entwaldung und Waldschädigung, die insbesondere durch die Erzeugung von bestimmten relevanten, landwirtschaftlichen Rohstoffen entsteht, zu minimieren. Daher müssen bestehende sowie zukünftige Beschaffungs- und Vertriebsprozesse im Hinblick auf ihre EUDR-Relevanz geprüft und ggf. angepasst werden, was Effekte auf die gesamte Wertschöpfungskette haben kann. Eine

Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorgaben der EUDR kann Vertriebsverbote sowie Strafzahlungen für den Porsche AG Konzern zur Folge haben.

Darüber hinaus trägt der Porsche AG Konzern zu nachteiligen Landnutzungsänderungen bei. Der Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung an den Standorten des Porsche AG Konzerns sowie der Akteure in der Wertschöpfungskette haben in diesem Zusammenhang eine potenziell negative Auswirkung auf die Biodiversität.

Unternehmensaktivitäten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete

Das zentrale Umwelt- und Energiemanagement der Porsche AG hat eine interne Analyse durchgeführt, ob die Standorte des Porsche AG Konzerns potenzielle oder tatsächliche negative Umweltauswirkungen auf Biodiversitätsaspekte haben, speziell auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität. Hierzu hat die Porsche AG eine eigene Bewertungsmethodik entwickelt, um die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns und ihre jeweiligen Standorte systematisch und einheitlich zu beurteilen.

Die Prüfung im Rahmen dieser Standortanalyse basiert auf mehreren Bewertungsschritten: In den ersten beiden Analyseschritten wird zunächst die Umweltrelevanz der jeweiligen Gesellschaft in Bezug auf deren direkte und indirekte Umwelteinflüsse geprüft. Anschließend wird der Geschäftszweck dieser Gesellschaft (z.B. Produktion, Entwicklung, Logistik, Vertrieb) und der damit üblicherweise einhergehenden Auswirkungen auf die Biodiversität ergänzt sowie anhand eines Punktesystems bewertet. Ab Erreichen eines Schwellenwerts wird von einer potenziell vorliegenden negativen Auswirkung ausgegangen und die betroffenen Standorte der Gesellschaften in einem dritten Prüfschritt detaillierter betrachtet. Die Gesellschaftsstandorte werden anhand verschiedener Kriterien (wie u. a. die Auswirkungen durch Lärm, Licht, Landnutzungsveränderung, Transport und Wasserwirtschaft) dahingehend beurteilt, ob potenziell negative Auswirkungen auf die Biodiversität insbesondere für umliegende Schutzgebiete ihrer Standorte resultieren können.

Die Analyse ergab, dass die Produktionstätigkeiten (einschließlich Entwicklungs- und Logistikstätigkeiten) potenziell Auswirkungen auf die Aspekte Lärm und Licht, Emissionen in Luft, Boden und Wasser sowie Landnutzung und -veränderung haben können.

Durch die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (Lärmgrenzwerte, Lärmschutzmaßnahmen und Beleuchtungsvorschriften) sowie u. a. von Empfehlungen der Naturschutzverbände können potenzielle negative Auswirkungen auf die Biodiversität jedoch eingegrenzt und sensible Gebiete rund um die entsprechenden Standorte geschützt werden.

Auswirkungen durch Emissionen von Schadstoffen in Luft, Boden und Wasser werden durch die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte sowie den Einsatz moderner Anlagentechnik und Sicherheitseinrichtungen begrenzt. Das Umweltmanagementsystem sieht darüber hinaus Notfallpläne und -prozesse vor, die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst vermeiden sollen.

→ E2 Umweltverschmutzung

Zudem ergeben sich potenziell negative Auswirkungen auf die Landnutzung durch die Produktions-, Entwicklungs- und Logistikstätigkeiten. Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften streben grundsätzlich an, diese Auswirkungen nach Möglichkeit zu reduzieren.

Weitere potenziell negative Auswirkungen können durch den Betrieb der Porsche Experience Center und Teststrecken entstehen, insbesondere durch die dafür anfallenden Tätigkeiten im Bereich Transport und Logistik, Freizeitaktivitäten, Lärm und Licht sowie Wassernutzung. Darunter können u. a. Schwerlastverkehr in ökologisch sensiblen Gebieten, die Erschließung von Naturflächen, Geländeaktivitäten, Störwirkungen durch Lärm- und Lichtemissionen oder Auswirkungen auf Wasserökosysteme fallen. Bei Planung und Betrieb der Standorte werden jeweils die lokalen Anforderungen an den Schutz angrenzender biodiversitätssensibler Gebiete berücksichtigt und – wo nötig – Maßnahmen ergriffen. Die Auswirkungen der Standorte des Porsche AG Konzerns auf die Degradation von Boden und Desertifikation wurden als nicht wesentlich eingestuft.

Im weiteren Prüfprozess wird die Standortlage der bewerteten Gesellschaften betrachtet, für die im Prüfschritt zuvor potenziell negative Auswirkungen festgestellt wurden. Im Rahmen dieser tiefergehenden Analyse wurden 20 relevante Standorte des Porsche AG Konzerns identifiziert, die in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität liegen. Als solche Gebiete werden u. a. Natura-2000-Gebiete (EU-Vogelschutz- und Habitat-Richtlinie), „Key Biodiversity Areas“ oder „UNESCO Heritage Sites“ betrachtet. → **Kennzahlen**

Der Produktionsstandort Stuttgart-Zuffenhausen liegt bspw. in direkter Nachbarschaft des FFH-Schutzgebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) Glemswald und Stuttgarter Bucht. Im Umfeld des Produktionsstandorts Leipzig befindet sich ebenfalls ein FFH-Gebiet – Brösen, Glesien und Tannenwald. Das Entwicklungszentrum Weissach befindet sich u. a. in der Nähe des FFH-Schutzgebiets Strohgäu und unteres Enztal.

Im letzten Prüfschritt wurden die Vertreter der identifizierten Standorte nach einheitlich definierten Kriterien befragt, ob die bewerteten Aktivitäten in der Praxis tatsächlich zu negativen Auswirkungen auf die identifizierten Schutzgebiete einschließlich ihrer geschützten Habitate sowie Tier- und Pflanzenarten geführt haben.

Die Auswertung ergab, dass sich im Umkreis der untersuchten Standorte keine Schutzgebiete befinden, auf die tatsächliche negative Auswirkungen durch die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns festgestellt wurden. Im Rahmen der in der Standortanalyse beschriebenen Vorgehensweise zum Umgang mit negativen Auswirkungen, die für bestimmte Schutzgüter (wie bedrohte Arten) relevant sind, wurden keine tatsächlichen negativen Auswirkungen festgestellt, die auf die Aktivitäten an den betrachteten Standorten des Porsche AG Konzerns zurückzuführen sind. Infolgedessen wurden keine erforderlichen Korrektur- oder Ergänzungsmaßnahmen identifiziert. Sollten zukünftig dennoch Anzeichen für negative Auswirkungen durch Aktivitäten der Standorte vorliegen, werden entsprechende Ursachen analysiert und Abhilfemaßnahmen geprüft.

Abhängigkeiten der Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns von Ökosystemdienstleistungen wurden mit Fokus auf die Produktionsstandorte untersucht. Übergeordnet zeigt sich eine geringe potenzielle Abhängigkeit von Ökosystemdienstleistungen von Boden, Wasser und Atmosphäre. Eine potenzielle mittlere Abhängigkeit ergibt sich für die Ökosystemdienstleistungen der Biodiversität.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Die Veränderungen der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme sind eng mit anderen Umweltaspekten verknüpft. Neben dem Flächenverbrauch sind dies z. B. die Umweltauswirkungen des Porsche AG Konzerns in Bezug auf Energie, Wasser und Abfall. Auswirkungen dieser Umweltaspekte können entlang der Wertschöpfungskette von der Rohstoffgewinnung über den Transport und die Produktion bis hin zur Nutzung der Produkte auftreten. Diese Aspekte der Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme werden auch in den Umweltkapiteln → **E1 Klimawandel** und → **E2 Umweltverschmutzung** betrachtet.

Der Schutz der Biodiversität und der Erhalt funktionierender Ökosysteme sind für den Porsche AG Konzern von Bedeutung und in der übergreifenden Nachhaltigkeitsstrategie verankert.

Im Rahmen einer umfassenden Impact-Analyse auf Basis der TNFD-Leitlinien und des ENCORE-Tools wurden relevante Wechselwirkungen zwischen den Geschäftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns und der Natur identifiziert.

Daraus abgeleitet verfolgt der Porsche AG Konzern einen ganzheitlichen Ansatz mit dem Ziel der Reduzierung von Risiken für Biodiversität und Ökosysteme entlang der eigenen Wertschöpfungskette. Im Fokus stehen dabei:

- Reduzierung der Flächennutzung und naturnahe Gestaltung von Werksgeländen
- Vermeidung von Entwaldung durch verantwortungsvolles Beschaffungs- und Lieferkettenmanagement
- Integration biodiversitätsbezogener Anforderungen in Richtlinien, Lastenhefte und Vertragsdokumente
- sowie die Sensibilisierung und Einbindung von Mitarbeitenden und Geschäftspartnern

Die Förderung der Biodiversität ist zudem in der → **Umwelt- und Energiepolitik** des Porsche AG Konzerns festgehalten. Diese setzt das Ziel, Ressourcen möglichst zu schonen und den Ressourcenverbrauch an allen Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten so weit wie möglich zu reduzieren.

Der Schutz der Biodiversität ist für die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften ein Bestandteil ihrer → **standortbezogenen Umweltstrategie**. In der Standortcheckliste ist Biodiversität als eines von elf strategischen Handlungsfeldern definiert, das an den Fahrzeugproduktions- und Entwicklungsstandorten des Porsche AG Konzerns umgesetzt wird. → **Richtlinien und Konzepte**

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG eine neue **Kennzahl zur Biodiversität** eingeführt, die 2024 bereits an ausgewählten Standorten pilotiert wurde. Hiermit wird eine messbare Grundlage geschaffen, um Fortschritte transparent zu dokumentieren und Steuerungsimpulse abzuleiten. → **Kennzahlen**

Die fachliche Beratung und die Erstellung von Leitfäden für Aktivitäten im Bereich Biodiversität liegen für die Produktions- und Entwicklungsstandorte sowie für ausgewählte Konzerngesellschaften bei der Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“ des Porsche AG Konzerns. Für Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der vorgelagerten Lieferkette trägt die Abteilung „Beschaffungsstrategie, Organisationsentwicklung, Nachhaltigkeit und Business Development“ die Verantwortung.

Der Porsche AG Konzern ist sich bewusst, dass seine Einflüsse auf die Biodiversität aufgrund der komplexen Lieferketten überwiegend indirekt veranlagt sind. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit potenziellen Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung durch den Einsatz schädlicher Chemikalien verbunden. Zu möglichen Einflussfaktoren in der Wertschöpfungskette zählen z. B. der Abbau mineralischer Rohstoffe und seltener Erden. Der Abbau kann in diesem Zusammenhang auch in Ländern mit artenreichen Ökosystemen und niedrigen Standards erfolgen – teilweise in Verbindung mit potenziellen Eingriffen in Natur und Landschaft. Weitere Einflüsse ergeben sich durch die Verwendung natürlicher Ressourcen, z. B. den Anbau von Naturkautschuk für die Reifenproduktion.

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine direkten Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette zum Schutz der Ökosysteme. → **Richtlinien und Konzepte**

Trotz der Nachhaltigkeitsanforderungen an unmittelbare Zulieferer kann der Porsche AG Konzern diese Aspekte jedoch nicht direkt beeinflussen. Dies gilt insbesondere für die Rohstoffgewinnung in biodiversitätssensiblen Gebieten. In diesem Zusammenhang engagiert sich der Porsche AG Konzern daher gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Initiativen, die sich aktiv für eine Verbesserung der Biodiversität in den Rohstoffländern einsetzen. → **Maßnahmen**

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ ist in verschiedenen Richtlinien und Konzepten des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Richtlinie „Environmental-Compliance-Management-System“ (ECMS)** für den Porsche AG Konzern definiert ein einheitliches Vorgehen, klare Zuständigkeiten sowie strukturierte Prozesse für Umwelt- und Energiethemen innerhalb des Porsche AG Konzerns. Die Richtlinie sowie das ECMS sind unter → **E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Das **Handbuch zu Umwelanforderungen** der Porsche AG adressiert als mitgeltende Unterlage zur Richtlinie ECMS das Thema „Biodiversität und Ökosysteme“ in verschiedenen Dimensionen. Konkret bemüht sich die Porsche AG um den Erhalt und Schutz der biologischen Vielfalt im wirtschaftlichen Handeln und ergreift darüber hinaus → **Maßnahmen**, um den Einfluss des Handelns auf die Biodiversität auszugleichen. Zudem werden Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert und aktiv eingebunden. → **E1 Klimawandel**

Der Weg zu einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns wird u. a. durch eine **Standortcheckliste** unterstützt, die neben vielen anderen Umweltaspekten auch Anforderungen zur Förderung der Biodiversität enthält. Es werden Kriterien, wie bspw. die Beachtung und Erfassung von Schutzgebieten im Umkreis der Standorte oder die Durchführung von Förderprogrammen zur Biodiversitäts- und Umweltbildung, berücksichtigt. Für die Standortcheckliste ist die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“ verantwortlich.

Die Checkliste fordert auch die Umsetzung konkreter → **Maßnahmen**, wie z. B. die Bepflanzung des Werksgeländes mit heimischen Pflanzenarten, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung gefährdeter oder vom Aussterben bedroh-

ter Arten durch den Schutz und die Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standorts. Die Standortcheckliste ist für alle damit befassten Mitarbeitenden verfügbar.

Um die Freiflächen an den Standorten möglichst naturnah zu gestalten und die biologische Vielfalt zu fördern, haben die Porsche AG und die Porsche Leipzig GmbH jeweils einen **Leitfaden „Naturnahe Gestaltung der Freiflächen“** entwickelt. Das Dokument enthält konkrete Handlungsanleitungen für Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, die jeweils auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnitten sind. Unter anderem enthalten sind konkrete Vorgaben für Bauvorhaben mit Eingriff in bestehende Grünflächen sowie zu deren Pflege und Neuanlage. Das Dokument richtet sich an alle Beteiligten bei Planungsprozessen von Gebäuden und Anlagen im Bereich Neu- und Umbau bei der Porsche AG bzw. Porsche Leipzig GmbH.

Da auf die Standorte des Porsche AG Konzerns keine direkten negativen Auswirkungen auf Schutzgebiete und Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität zurückzuführen sind, wurden bisher keine spezifischen Richtlinien zum Schutz von Biodiversität, Ökosystemen sowie zur Bekämpfung der Entwaldung aufgesetzt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern verankert den Themenbereich „Biodiversität und Ökosysteme“ auch entlang seiner vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Dazu hat er in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für seine direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer festgelegt.

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema „Nachhaltigkeit“. → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

Im Hinblick auf das Thema „Biodiversität und Ökosysteme“ wird von den direkten Geschäftspartnern erwartet, dass sie sowohl den Schutz natürlicher Ökosysteme, insbesondere den Schutz bedrohter Lebensräume von Wildtieren, als auch die nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen sicherstellen. Vorzugsweise sollen die unmittelbaren Geschäftspartner des Porsche AG Konzerns im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur Biodiversität Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Regelwerken zählen z. B. Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität von der Convention on Biological Diversity (CBD) und der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nature IUCN). Außerdem sollen sie geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um aus Tiefseebergbau gewonnene Rohstoffe aus ihren Lieferketten auszuschließen.

Bezogen auf die Entwaldungsverordnung verpflichtet der Code of Conduct für Geschäftspartner die unmittelbaren Zulieferer, das jeweils anwendbare Recht – zukünftig die EUDR – jederzeit einzuhalten. Wenn die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct über die Vorgaben des anwendbaren Rechts hinausgehen, sind auch diese zusätzlich zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen die unmittelbaren Geschäftspartner des Porsche AG Konzerns – im Rahmen des anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung internationaler Vorschriften zur Biodiversität – anstreben, Lieferketten ohne Abholzung und Entwaldung zu gestalten.

Neben dem Code of Conduct für Geschäftspartner adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien für Vorprodukte landwirtschaftlichen Ursprungs das Thema „Biodiversität und Ökosysteme“ in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt.

So müssen bspw. unmittelbare Lederzulieferer das Herkunftsland der Rohware offenlegen sowie ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat der Leather Working Group (LWG) nachweisen. Wenn Rohhäute oder vorgelagerte Materialien aus Ländern mit hohem Risiko bezogen werden (etwa im Hinblick auf Abholzung oder die Verletzung von geschützten Gebieten), muss der Lieferant erweiterte Sorgfaltspflichten umsetzen. Dazu gehören Audits bei Unterlieferanten, die Beschaffung aus zertifizierten Quellen oder der Einsatz geeigneter Geo-Fencing-Systeme. Diese müssen dem Porsche AG Konzern nachgewiesen werden. Darüber hinaus ist die Verwendung von Rohhäuten, Leder oder vorgelagerten Materialien, die mit illegaler Abholzung in Verbindung stehen, ausdrücklich ausgeschlossen. Eine Bestätigung der Anforderungen des Lastenhefts muss zum Vergabezeitpunkt vorliegen.

Soziale Folgen aufgrund von biodiversitätsbezogenen Auswirkungen sowie Abhängigkeiten von physischen Risiken werden derzeit in keiner der genannten Richtlinien des Porsche AG Konzerns spezifisch adressiert.

MASSNAHMEN

Im Berichtsjahr hat der Porsche AG Konzern Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität durchgeführt, insbesondere an den Porsche-eigenen Fahrzeugproduktionsstandorten.

Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität an den Standorten

Die Porsche AG setzt sich an ihren Standorten vermehrt für ein naturnahes Firmengelände ein. Damit möchte sie dazu beitragen, die biologische Vielfalt zu fördern, wertvolle Lebensräume zu schaffen und die Grundsätze der Nachhaltigkeit auch in naturnah gestalteten Außenanlagen umzusetzen, um dadurch Beiträge zum Natur- und Umweltschutz zu leisten.

STANDORT STUTTGART-ZUFFENHAUSEN

Gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus den Bereichen Landschaftsplanung und Artenschutz wurde ein Leitfaden für den Standort Stuttgart-Zuffenhausen entwickelt. Dieser empfiehlt konkrete Handlungsanleitungen für zukünftige Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, wie z. B. Pflanzvorschläge und Pflegehinweise.

Die Porsche AG hat in den vergangenen Jahren am Standort Stuttgart-Zuffenhausen im Rahmen ihres Engagements für ein naturnahes Firmengelände schrittweise eine Fläche von insgesamt 2.750 Quadratmetern naturnah gestaltet und hochwertige Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen. Die angepflanzten Weiden und heimischen Pflanzen bieten Rückzugsorte für Insekten, auch Vögel finden in den Wildsträuchern und Baumpflanzungen Schutz.

Die Bepflanzungen der Flächen erfolgten fortlaufend im Rahmen von „Porsche hilft“-Projekten. Hier konnten sich die Mitarbeitenden der Porsche AG freiwillig melden und die Pflanzaktion unter der professionellen Anleitung eines Landschaftsgärtners tatkräftig unterstützen. → **Corporate Citizenship**

STANDORT LEIPZIG

Auf dem Firmengelände der Porsche Leipzig GmbH wurden im Berichtsjahr ebenfalls Biodiversitätsprojekte weiter fortgesetzt. Beispielsweise wurde am Standort Leipzig auf einer bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche ein Blüh- bzw. Nutstreifen angelegt, der 10 ha umfasst. Mit dieser Maßnahme soll die Artenvielfalt in der lokalen Umgebung gesteigert werden, indem ein Lebensraum für Tiere geschaffen wird. Anhand des Leitfadens „Naturnahe Gestaltung der Freiflächen“ wurden heimische und standortgerechte Pflanzen ausgewählt.

Maßnahmen in Bezug auf Biodiversität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Um auch in der Lieferkette die Biodiversität positiv zu beeinflussen, engagiert sich der Porsche AG Konzern gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in mehreren Initiativen zum Erhalt der Biodiversität.

Beispielsweise setzt sich die Porsche AG seit 2020 gemeinsam mit Michelin im Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) für einen nachhaltigeren Abbau von Naturkautschuk ein. Im Rahmen des Projekts werden bis Ende 2027 ca. 6.500 Kleinbäuerinnen und Kleinbauern auf Sumatra darin geschult, wie die Mischkultur von Ingwer und Kardamom mit Naturkautschuk die Biodiversität fördert. Außerdem ist der Porsche AG Konzern im Rahmen des Volkswagen Konzerns Mitglied in der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) und unterstützt so aktiv die Entwicklung nachhaltigerer Naturkautschuk-Lieferketten.

Weitere Maßnahmen steuern gezielt das Risiko im Zusammenhang mit der EUDR: Unter anderem wurde im Berichtsjahr im Volkswagen Konzern ein IT-Tool zur Überwachung der Sorgfaltspflichten eingeführt, das eine spezielle Lösung für die EUDR bietet. Das Tool ermöglicht die strukturierte Erfassung von Geo- und Zeitdaten und stellt die Datenqualität durch automatische Plausibilitätsprüfungen sicher. Darauf aufbauend erfolgt eine automatisierte Risikoanalyse, die Länder- und Produktinformationen berücksichtigt und durch Zertifikate sowie Fragebögen ergänzt wird. Die strukturierte Datenerfassung bezogen auf relevante Bauteile ermöglicht eine lückenlose und nachvollziehbare Dokumentation der Rohstoffherkunft. Die sich anschließende weitestgehend automatisierte Risikoanalyse schafft eine fundierte Entscheidungsbasis für präventive Maßnahmen.

Daneben beziehen sich die Vertragsdokumente des Porsche AG Konzerns mit unmittelbaren Zulieferern auf die geltenden Umweltgesetze und -vorschriften. Entsprechend werden die künftigen Anforderungen der EUDR in die Vertragsbeziehungen zwischen dem Porsche AG Konzern und den unmittelbaren Zulieferern einfließen. Dies ermöglicht eine effizientere Datenbeschaffung und erleichtert dadurch die Erfüllung der entsprechenden Berichtspflichten. Zudem werden die Steuerung und die Bewertung von unmittelbaren Zulieferern verbessert, womit Risiken reduziert werden sollen.

ZIELE

Die Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette haben einen potenziellen negativen Einfluss auf die Landnutzung. Diesem will der Porsche AG Konzern entgegenwirken, indem die Landnutzung (Flächenverbrauch für die eigene Geschäftstätigkeit) reduziert wird und bestehende Grünflächen naturnah aufgewertet werden, sodass ein Mehrwert für die Natur und die biologische Vielfalt erzielt werden kann.

Derzeit hat der Porsche AG Konzern noch kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel im Sinne der ESRs formuliert, das als zentrale Steuerungsgröße für die wesentlichen negativen Auswirkungen „Unterstützung von Aktivitäten, die zu einem Biodiversitätsverlust beitragen“, „Negative Auswirkungen auf Ökosystemdienstleistungen durch Ressourcenabbau, Produktion und Produktverwendung“ in Betracht kommt. Die Ausarbeitung eines zukunftsfähigen Ziels bezogen auf die Auswirkungen des Porsche AG Konzerns auf Biodiversität und Ökosysteme wird in Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern angestrebt.

Zu diesem Zweck hat der Volkswagen Konzern 2024 eine neue biodiversitätsbezogene Kennzahl entwickelt und u. a. an den Standorten der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH pilotiert. Durch diese soll künftig eine Bewertung des Flächenverbrauchs und eine damit zusammenhängende Zielsetzung ermöglicht werden. Die neue Kennzahl „Biodiversity Landuse Index“ (BLI) wird im nachfolgenden Abschnitt → **Kennzahlen** beschrieben.

Im Berichtsjahr strebt der Porsche AG Konzern die vollständige Compliance mit den zukünftigen gesetzlichen Anforderungen zur Entwaldung (EUDR) an. Konkrete Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind im Abschnitt → **Maßnahmen** beschrieben.

KENNZAHLEN

Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Das Thema „Landnutzungsänderung“ im Sinne von Flächenversiegelung ist eine mögliche negative Einflussgröße des Porsche AG Konzerns auf Biodiversität und Ökosysteme. Dies kann bspw. durch die Ausweitung oder den Neubau von Standorten geschehen. Im Berichtsjahr verursachte der Porsche AG Konzern eine Flächenversiegelung von 279 ha (2024: 45 ha).

Im Rahmen des Projekts „Biodiversitätsroadmap“ werden die Standorte Stuttgart-Zuffenhausen, Weissach und Leipzig hinsichtlich ihrer Biodiversitätspotenziale analysiert (z. B. anhand der Kennzahl „Biodiversity Landuse Index“) und standortspezifische Maßnahmen erarbeitet, um die Biodiversität an den Standorten zu verbessern.

Die neue Kennzahl „Biodiversity Landuse Index“ gibt Auskunft über den Anteil naturnaher Flächen am Standort und berücksichtigt dabei deren Qualität.

Hierbei stellt die Kennzahl die Werkfläche ins Verhältnis zu den Ergebnissen von durchgeführten Maßnahmen zum Erhalt und zur Erhöhung der lokalen Biodiversität.

Naturnahe Flächen können sich entweder direkt auf dem Gelände des Standorts oder in dessen Umfeld befinden. Voraussetzung ist, dass die Flächen im Eigentum der Gesellschaft stehen oder von dieser bewirtschaftet werden und vorrangig der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Für die Ermittlung des Standortergebnisses stehen ein Berechnungstool (BLI-Tool) sowie eine begleitende Guideline zur Verfügung, dabei wurde der EMAS-Leitfaden für Biodiversität und der „No Net

Loss/Net Gain“-Ansatz der Weltnaturschutzunion IUCN zugrunde gelegt.

Zudem wurden im Porsche AG Konzern keine Standorte identifiziert, die in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität liegen und sich negativ auf diese auswirken.

Methoden und Annahmen

Die Ermittlung der durch den Porsche AG Konzern im Berichtsjahr versiegelten Fläche berücksichtigt alle Flächen, deren Boden im Berichtsjahr luft- und wasserdicht abgedeckt wurde, wodurch Regenwasser nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen versickern kann. Dazu zählen z. B. Flächen, die von Gebäuden überbaut wurden (ohne Dachbegrünung), Asphalt, fugenloser Beton und Pflaster mit dichten Fugen. Wird versiegelte Fläche entsiegelt (z. B. Flächenrenaturierung), wird dies ebenfalls berücksichtigt. In diesem Fall wird die entsiegelte Fläche von der Gesamtmenge der versiegelten Fläche abgezogen.

Zur Ermittlung der relevanten Standorte in Bezug auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität wurden die Umweltrelevanz der Gesellschaften und die potenziellen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität bewertet. Bei einer potenziell vorliegenden Gefährdung wurde für die einzelnen Standorte betroffener Gesellschaften die Analyse potenziell negativer Auswirkungen anhand von neun Prüfpunkten individuell vertieft. Im weiteren Prüfprozess wurde die Standortlage der bewerteten Gesellschaften betrachtet. Hierzu wurde toolgestützt untersucht, ob die Standorte in oder in der Nähe von Schutzgebieten liegen. Als Radius wurde 4,5 km gewählt. Schutzgebiete innerhalb dieses Radius wurden in einer Einzelprüfung dahingehend analysiert, ob tatsächlich negative Auswirkungen vorliegen.

E5 RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Berücksichtigung von Kreislaufwirtschaftsprinzipien in der Fahrzeugentwicklung schafft Nachfrageimpulse für Rezyklate	Positive Auswirkung	■	■	■	□	□	■
	Nutzung von Potenzialen bei der Weiterverwendung defekter Teile durch innovatives Recycling sowie durch Lebensdauerverlängerung von Hochvoltbatterien	Chance	■	■	□	□	□	■
	Mögliche Nichteinhaltung neuer regulatorischer Vorgaben zum Einsatz von Sekundärmaterialien	Risiko	■	■	■	□	□	■
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Beitrag zur Erhöhung des Sekundärrohstoffeinsatzes durch Rezyklate und zur Stimulierung des Markts durch gezielte Förderung von Recycling-Aktivitäten für Hochvoltbatterien	Positive Auswirkung	□	■	■	□	□	■
Abfall	Beitrag zur Ressourcenerschöpfung durch erhebliche Abfallerzeugung entlang der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	□	■	■	□	□	■

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0–1 Jahr)  Mittelfristig (1–5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Der Porsche AG Konzern nutzt im Rahmen seiner Geschäftstätigkeiten Energie, Wasser sowie eine Vielzahl anderer Ressourcen und Rohstoffe. Dabei ist die Produktion der Fahrzeuge der größte Verbraucher von Ressourcen.

Positive Einflussmöglichkeiten auf den Ressourcenverbrauch liegen u. a. in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung, Produktion und Logistik. Die Faktoren Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen werden im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlich betrachtet, Wassernutzung im Kapitel → **E3 Wasser**, der Umgang mit Ressourcenabflüssen und Emissionen ist im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben.

Der Porsche AG Konzern strebt in seinen eigenen Aktivitäten sowie in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette einen verantwortungsbewussten Umgang mit Rohstoffen an und richtet seine Prozesse zunehmend auf eine ressourcenerhaltende Zukunft aus. Neben effizienten Produktionsprozessen und einer lang anhaltenden Nutzung der Fahrzeuge sowie der darin verwendeten Materialien ist dabei das Thema Kreislaufwirtschaft ein wichtiger Baustein. Dazu gehören auch die Abfallvermeidung und die Förderung von Recycling und

Wiederverwendung. Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Ansätzen, Richtlinien und Maßnahmen der Porsche AG Konzern die Aspekte Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse, Abfälle und Kreislaufwirtschaft möglichst ressourcenschonend gestaltet.

AUSWIRKUNGEN, RISIKEN UND CHANCEN IN BEZUG AUF RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Der Themenbereich Ressourcenzuflüsse und -abflüsse sowie Abfälle wurde im Rahmen der 2025 überprüften Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung

In Bezug auf Ressourcenzuflüsse und Ressourcennutzung wurde eine positive Auswirkung identifiziert. Der Porsche AG Konzern berücksichtigt Kreislaufwirtschaftsprinzipien in der Fahrzeugentwicklung und trägt somit zu einem möglichst nachhaltigen Ressourcenverbrauch bei. Die damit verbundenen Aktivitäten können Innovationen fördern und setzen Impulse für andere Marktakteure, zunehmend recycelbare Materialien und

Sekundärmaterialien zu entwickeln, herzustellen oder zu verwenden. Zusätzlich wird ein möglichst effizienter Ressourceneinsatz durch Prozessoptimierung innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit angestrebt sowie die Recyclingfähigkeit der eigenen Produkte am Ende ihrer Lebensdauer verbessert. Dieser Ansatz reduziert die Eingriffe in die Umwelt sowohl im Rahmen der Rohstoffgewinnung als auch bei der Entsorgung.

Im Themenbereich Kreislaufwirtschaft hat der Porsche AG Konzern außerdem eine wesentliche Chance identifiziert. Die Wiederaufbereitung von Bauteilen und Komponenten sowie die Rückgewinnung von wichtigen Rohstoffen wie Nickel, Kobalt, Lithium und Mangan aus Hochvoltbatterien können finanzielle Vorteile für den Porsche AG Konzern bieten.

Durch das Schließen von Rohstoffkreisläufen wird der Porsche AG Konzern unabhängiger von volatilen Rohstoffmärkten und kann so Risiken durch geopolitische Instabilität im Zusammenhang mit der Rohstoffverfügbarkeit reduzieren.

Im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen und -nutzung wurde gleichzeitig ein wesentliches Risiko identifiziert. Angesichts wachsender Ressourcenknappheit gibt es zunehmende regulatorische Vorgaben für den Einsatz von Sekundärmaterialien. Diese betreffen den Anteil von Sekundärmaterialien, der in neuen Produkten verwendet werden muss. Hier besteht das Risiko, dass aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Sekundärmaterialien oder der Nichteinhaltung der nötigen Qualitätsanforderungen die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können. Eine mögliche Regulierung wirkt sich sowohl auf die eigene Geschäftstätigkeit als auch auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette aus, da Fahrzeuge oder Bauteile, die den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen, von den jeweiligen Absatzmärkten ausgeschlossen werden.

Auswirkungen in Bezug auf Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Eine weitere positive Auswirkung wurde in Bezug auf Ressourcenabflüsse identifiziert. Der Porsche AG Konzern trägt durch eine Reduzierung der Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen aktiv zur Kreislaufwirtschaft bei. Dies erfolgt sowohl innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit, bspw. durch den gezielten Einsatz von Rezyklaten, als auch durch Geschäftspartner in der nachgelagerten Wertschöpfungskette, indem das Produktdesign die Recyclingfähigkeit am Lebensende des Produkts berücksichtigt und die Lebensdauer durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen verlängert wird. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls ein möglichst geschlossener Batterierohstoffkreislauf angestrebt.

Auswirkungen in Bezug auf Abfälle

Die Wesentlichkeitsanalyse ergab für den Porsche AG Konzern im Berichtsjahr auch eine negative Auswirkung im Zusammenhang mit Abfällen. Durch Abfallerzeugung in der eigenen Ge-

schäftstätigkeit sowie in der nachgelagerten Wertschöpfungskette trägt der Porsche AG Konzern zum Ressourcenverbrauch bei. Dazu zählen u. a. die Entsorgung von Porsche-Altfahrzeugen sowie das Abfallaufkommen in der Fahrzeugentwicklung und -produktion. Negative Umweltauswirkungen entstehen, wenn Abfälle energetisch verwertet, beseitigt oder unter Energieeinsatz recycelt werden. Mithilfe geeigneter Recycling-Prozesse kann die Menge an eingesetzten Primärrohstoffen verringert werden. → **Maßnahmen**

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern ist bestrebt, bei seinen unternehmerischen Aktivitäten negative Umweltauswirkungen entlang des Lebenszyklus der Produkte – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – möglichst gering zu halten, den Energie- und Ressourcenverbrauch zu minimieren und darüber hinaus internationale Verträge sowie Initiativen zur Lösung globaler Umweltprobleme zu unterstützen.

In der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns sind Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft als zwei der sechs Strategiefelder definiert, die mit klaren Zielen, Kennzahlen und Maßnahmenpaketen verbunden werden. Diese werden für das Thema Dekarbonisierung im Kapitel → **E1 Klimawandel** ausführlicher dargelegt. Zum Thema Kreislaufwirtschaft – soweit aktuell bereits möglich – sind diese im vorliegenden Kapitel beschrieben. Eine umfassende Darstellung der Nachhaltigkeitsstrategie findet sich im Kapitel → **Allgemeine Informationen**.

Ressourceneffizienz

Die → **standortbezogene Umweltstrategie** der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften hat das langfristige Ziel einer Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen. An den Produktionsstandorten der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH wurde ein Ressourceneffizienzprogramm, das standortübergreifend systematisch Maßnahmen zur Verbesserung der Ressourcen- und Energieeffizienz erarbeitet, etabliert und umgesetzt. Die Maßnahmen werden in einer Datenbank dokumentiert wie auch nachverfolgt. Fortschritte werden anhand der Kennzahlen messbar gemacht.

In den Bereichen Entwicklung, Beschaffung, Produktion und Logistik ist eine positive Einflussnahme auf den Ressourcenverbrauch möglich. Beispielhaft stehen hierfür neben dem Energieverbrauch die effizientere Wassernutzung durch Kreislaufsysteme sowie die sorgfältige Behandlung von belasteten Wässern zur Ableitung aus der Porsche-eigenen Produktion. Ein weiterer zentraler Aspekt sind die Abfallvermeidung sowie die gezielte Förderung von Wiederverwendung und Recycling, um Rohstoffe bestmöglich im Kreislauf zu halten und die Umweltbelastung möglichst nachhaltig zu reduzieren.

Der Porsche AG Konzern berücksichtigt das Thema Materialeffizienz in unterschiedlichsten Geschäftsfeldern, u. a. bei der

Fahrzeugentwicklung und -produktion. Beim neuen vollelektrischen Cayenne wurde eine funktionsintegrierte Hochvoltbatterie entwickelt, welche direkt in die Fahrzeugstruktur eingebunden ist und neben der Energiespeicherung auch tragende Aufgaben übernimmt. Dadurch entsteht ein deutlicher Gewichts- und Raumvorteil und somit eine Schonung eingesetzter Ressourcen. Das Verhältnis zwischen Zellen und Gehäuse hat sich gegenüber der Taycan-Batterie der zweiten Generation um rund 12 % verbessert.

Die Themen Ressourcennutzung, Ressourceneffizienz und Ressourcenerhaltung sind organisatorisch fest im Nachhaltigkeitsmanagement und im Environmental-Compliance-Management-System (ECMS) des Porsche AG Konzerns verankert. Das Nachhaltigkeitsmanagement wie auch das ECMS werden ebenfalls im Kapitel → **E1 Klimawandel** beschrieben.

Die Zielsetzung für Aktivitäten im Bereich Ressourcennutzung, z. B. durch den Einsatz von Sekundärmaterial und nachwachsenden Rohstoffen, erfolgt u. a. über die Abteilung „Nachhaltigkeit“ des Porsche AG Konzerns. In den Konzerngesellschaften sowie an den Standorten wird die Planung und Umsetzung eigenverantwortlich durchgeführt. Für die Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns gibt es eigene Umweltbeauftragte sowie für ausgewählte Gesellschaften Energiemanagementbeauftragte. Diese beraten und überwachen u. a. zu Umwelt- und Energiekennzahlen, prüfen deren Plausibilität und steuern Umwelt- sowie Energiemanagementaudits. Die zugehörigen operativen und strategischen Aufgaben innerhalb der Porsche AG übernimmt die Abteilung „Umwelt- und Energiemanagement“.

Kreislaufwirtschaft

Zur Ressourceneffizienz und -erhaltung gehört auch der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft durch die Anwendung von Kreislaufprinzipien in der Wertschöpfungskette. In der Wertschöpfungskette trägt die Kreislaufführung von Rohstoffen und Materialien dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Dasselbe gilt für die Kreislaufführung von Wasser in der Porsche-eigenen Produktion. Zugleich können der Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung von Stoffkreisläufen dazu beitragen, die Treibhausgasemissionen des Porsche AG Konzerns zu senken und somit die Dekarbonisierung weiter voranzutreiben. Darüber hinaus fördert diese Entwicklung Innovationen in den Bereichen Werkstoffentwicklung, Recycling-Technologien und Geschäftsmodelle.

Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ ist daher einer der zentralen Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns. In fünf definierten Handlungsfeldern werden Themen wie der Batterie-Rohstoffkreislauf, der Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, möglichst kreislaufgerechtes Produktdesign, eine lang anhaltende Ersatzteilversorgung und Kreislaufwirtschaftskonzepte für Porsche-Standorte bearbeitet.

Unter anderem wird das Ziel eines geschlossenen Hochvoltbatterie-Rohstoffkreislaufs verfolgt. Hochvoltbatterien und ihre Batteriezellmodule sollen hierbei möglichst lange im Fahrzeug genutzt und danach z. B. in internen Energiespeichersystemen eingesetzt werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, ihre Rohstoffe durch moderne Recycling-Verfahren in neuen Hochvoltbatterien wiederzuverwenden. Auch an anderen Stellen im Fahrzeug soll – wo technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll – der Anteil von Primärrohstoffen reduziert werden. Dafür sollen verstärkt Sekundärmaterialien sowie nachwachsende Rohstoffe eingesetzt werden.

Des Weiteren soll auch die Langlebigkeit der Porsche-Fahrzeuge und die damit verbundene lange Nutzung der eingesetzten Materialien noch weiter gestärkt werden. Ein grundlegender Bestandteil ist die Möglichkeit zur Reparatur, die durch eine erweiterte Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Porsche-Classic-Bauteilen sowie die Aufbereitung ausgewählter Komponenten verbessert werden soll. → **Maßnahmen**

Darüber hinaus werden auch an den Produktionsstandorten durch eine möglichst ganzheitliche Betrachtung Kreislaufwirtschaftskonzepte gestärkt und Abfälle reduziert. → **Maßnahmen**

Die Porsche AG hat die organisatorischen Voraussetzungen auf strategischer Ebene sowie in den einzelnen Unternehmensressorts und Baureihen geschaffen, damit Ziele zur Kreislaufwirtschaft systematisch nachverfolgt werden können. Dabei wurden die strategisch festgelegten Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien in das Zielsystem ausgewählter Fahrzeugmodelle und die dazugehörigen Prozesse integriert. In die Umsetzung werden ausgewählte Unternehmensbereiche, wie bspw. die Beschaffung, einbezogen. Mehr Informationen dazu finden sich im Abschnitt → **Ziele**.

Die Koordination der Projekte und die Überwachung der Fortschritte erfolgen durch die Fachbereiche. Darüber hinaus finden ressort- und projektübergreifende Abstimmungen im Arbeitskreis „Circular Economy“ statt. Dieser setzt sich aus Vertretern der Abteilung „Nachhaltigkeit“ sowie der relevanten Abteilungen aus den Bereichen Entwicklung, Produktion, Beschaffung und Vertrieb zusammen. Im Rahmen des Arbeitskreises wird der Status der gesetzten Strategiefeld-Ziele und damit verbundener Projekte besprochen. Falls notwendig, werden neue Maßnahmen und weitergehende Projekte abgeleitet. Grundsätzlich ist der Vorstand der Porsche AG verantwortlich für das Thema Kreislaufwirtschaft im Porsche AG Konzern. Relevante Projektergebnisse werden regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Umgang mit Ressourcen in der Wertschöpfungskette

Der Porsche AG Konzern strebt eine verantwortungsvolle Beschaffung an und verpflichtet daher auch seine Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette zur Einhaltung der relevanten Umwelt- und Energiegesetze und zu einer effizienten Ressourcennutzung.

In Neuprojekten wird auch der verpflichtende Einsatz von Rezyklaten mit unmittelbaren Zulieferern vereinbart. Weitere Informationen dazu finden sich in den → **Richtlinien und Konzepten mit Fokus auf der Wertschöpfungskette** und ausführlicher im Kapitel → **E1 Klimawandel**.

Abfallmanagement

Das Abfallwirtschaftskonzept der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zielt darauf ab, die Abfallmenge zu senken und nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu recyceln, d. h. Kreisläufe zu schließen. Es beruht auf dem nationalen Kreislaufwirtschaftsgesetz und berücksichtigt eine fünfstufige Abfallhierarchie:

- Abfallvermeidung
- Vorbereitung zur Abfallwiederverwendung
- Abfall-Recycling
- Sonstige Abfallverwertung
(z. B. energetische Verwertung)
- Abfallbeseitigung

So stehen bspw. die Abfallvermeidung durch den Einsatz abfallarmer Technologien sowie möglichst nachhaltige und wirtschaftliche Entsorgungslösungen zur Erhöhung der stofflichen Verwertung im Vordergrund. Maßnahmen werden im Rahmen der standortbezogenen Umweltstrategie erarbeitet, bewertet und umgesetzt. → **E2 Umweltverschmutzung**

Auch in der → **Porsche Strategie 2030 Plus** sieht der Porsche AG Konzern vor, Abfälle möglichst weiter zu vermindern. Statt Abfälle zu erzeugen, sollen Materialien deshalb wieder dem Kreislauf zugeführt werden. Dies reduziert den Bedarf an primären Ressourcen.

Abfälle werden an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften erfasst und bewertet. Die Bewertungsmethode dazu wird im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung** beschrieben. So werden Abfallreduktionsmaßnahmen oder die Einführung von Recycling-Maßnahmen messbar gemacht.

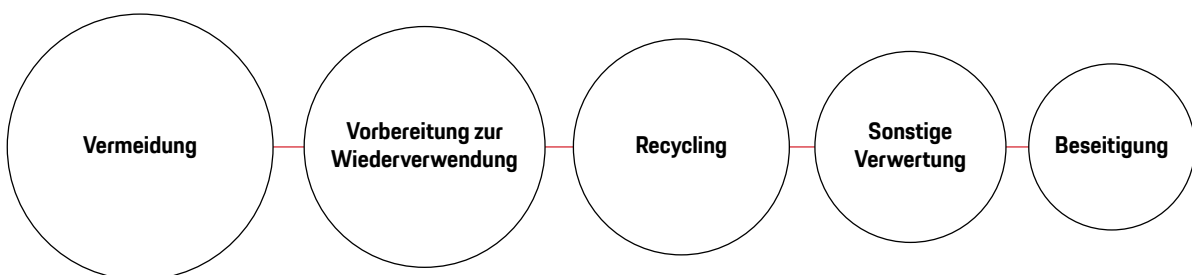
Bei neuen Produktionsanlagen berücksichtigen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften grundsätzlich bereits in der Planungsphase, welche Abfälle dort entstehen können. Insbesondere bei der Auslegung von Anlagen und Prozessen ist darauf zu achten, dass Abfälle vermieden oder auf ein Minimum reduziert werden, um das Kreislaufwirtschaftsgesetz umzusetzen. Daher wird bereits in der Planung ein Abfallwirtschaftskonzept erarbeitet und abfallarme Prozesse und Technologien einbezogen. Weitere gesetzliche Anforderungen beziehen sich grundsätzlich auf die Einstufung nach Abfallrecht und eine gesetzeskonforme Entsorgung von Abfällen mit der jeweils entsprechenden Nachweisführung.

Bei Ausschreibungen für Abfallentsorgungen achten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften auf Entsorgungsanlagen, die ein Recycling-Verfahren anbieten.

Laut Abfallwirtschaftskonzept der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften sollen nicht vermeidbare Abfallanteile konsequent am Entstehungsort getrennt gesammelt werden. Alle Abfallsammelbehälter und Abfallsammelstellen sind deshalb einheitlich gemäß den verschiedenen Abfallfraktionen gekennzeichnet. So lassen sich die in den Abfällen enthaltenen Wertstoffe im anschließenden Entsorgungsprozess besser verwerten.

Über ein elektronisches Abfallregister können an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften Abfallbilanzen abgebildet, der Grad der Zielerreichung nachverfolgt und gesetzliche Dokumentationspflichten eingehalten werden.

Fünfstufige Abfallhierarchie



RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft ist in zahlreichen Richtlinien und Konzepten des Porsche AG Konzerns geregelt.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf den eigenen Geschäftstätigkeiten

Die **Richtlinie „Environmental-Compliance-Management-System (ECMS)“** definiert ein einheitliches Vorgehen, klare Zuständigkeiten sowie strukturierte Prozesse für Umwelt- und Energiethemata innerhalb des Porsche AG Konzerns. Dies gilt auch bezüglich der Steuerung, Überwachung und strategischen Ausrichtung im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft. Die Richtlinie sowie das ECMS sind unter **→ E1 Klimawandel** ausführlich beschrieben.

Das **Handbuch zu Umweltauflagen** der Porsche AG, einer mitgeltenden Unterlage des ECMS, beschreibt weitgehende und umfassende Maßnahmen, die bei Neu- und Umbauten von Gebäuden sowie Anlagen in Bezug auf Umwelt- und Energiemanagement zu beachten sind. Über die Anforderungen an den einzuhaltenden Umweltschutz hinaus enthält das Dokument einen Katalog an Maßnahmen zur Steigerung der Ressourcen- und Energieeffizienz und zur Abfallvermeidung.

Die Porsche AG hat zudem die **Betriebsmittelvorschrift „Umweltschutz“** und die Porsche Leipzig GmbH die **Betriebsmittelvorschrift „Energie- und Ressourceneffizienz“** erlassen. Hier werden umweltrelevante Anweisungen für Auftragnehmer bei der Planung und Errichtung von Gebäuden und Anlagen festgelegt. Die Anweisungen unterliegen sowohl gesetzlichen Vorschriften als auch konzerninternen Regelungen. Die Betriebsmittelvorschriften verpflichten Auftragnehmer zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz und Betrieb. In der Planungsphase müssen die zu erwartenden Energie- und Stoffströme ermittelt werden. Zudem gibt es auch konkrete Vorgaben für ein Abfallmanagement, das auf die Vermeidung von Abfällen und eine möglichst weitgehende Kreislaufführung von Ressourcen abzielt. Die Betriebsmittelvorschriften werden den Geschäftspartnern auch auf der Beschaffungsplattform des Volkswagen Konzerns bereitgestellt. Für Mitarbeitende sind sie im Intranet verfügbar.

Die **Richtlinie „Verschrottung oder alternative Verwendung obsoleter Gegenstände“** sowie die dazugehörigen Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende regeln den Umgang mit obsoleten Gegenständen sowie deren mögliche Verschrottung. Die Vorgaben richten sich an die Mitarbeitenden der Porsche AG und an die im jeweiligen Anwendungsbereich liegenden Konzerngesellschaften der Porsche AG. Sollten Gegenstände im Eigentum der Porsche AG nicht mehr benötigt werden, defekt oder veraltet sein, legen die Vorgaben fest, dass die alternative Verwendung unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit stets Vorrang vor einer Verschrottung oder einer Abgabe an Dritte hat. Dadurch soll die möglichst lange Nutzung von Gegenständen erreicht werden.

Im Zusammenhang mit der Chance zur Nutzung von Potenzialen bei der Weiterverwendung und Überarbeitung defekter Teile wurden mit Vertretern des Vorstands der Porsche AG im Berichtsjahr Konzepte und Möglichkeiten zur Erweiterung bestehender Ansätze im Kontext Kreislaufwirtschaft erörtert und bewertet.

Richtlinien und Konzepte mit Fokus auf der Wertschöpfungskette

Auch bei der Ressourcennutzung und dem Umgang mit Abfällen berücksichtigt der Porsche AG Konzern seine Verantwortung über die eigenen Tätigkeiten hinaus entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Er stellt daher in mehreren Richtlinien entsprechende Vorgaben für die direkten Geschäftspartner und unmittelbaren Zulieferer auf:

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** formuliert verbindliche Anforderungen an Geschäftspartner in Bezug auf das Thema Nachhaltigkeit. Er wird im Kapitel **→ S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben, ebenso die Bewertung der Nachhaltigkeit von unmittelbaren Zulieferern durch das Sustainability Rating (S-Rating).

Zum Thema Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft gibt der Porsche Code of Conduct für Geschäftspartner vor, dass die Geschäftspartner durch geeignete Maßnahmen für eine effiziente Ressourcennutzung, die Wiederverwendung und das Recycling von Ressourcen, den Vorrang erneuerbarer Ressourcen und die Vermeidung von Abfällen sowie deren sachgerechte Entsorgung verantwortlich sind. Darüber hinaus sind die Geschäftspartner verpflichtet, die internationalen Übereinkommen zur Verbringung gefährlicher Abfälle einzuhalten. Mit diesen Anforderungen trägt der Code of Conduct für Geschäftspartner dazu bei, die wesentlichen positiven Auswirkungen hinsichtlich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft in der Wertschöpfungskette zu fördern und die negativen Auswirkungen zu minimieren.

Der Porsche AG Konzern strebt eine möglichst nachhaltige Beschaffung von Rohmaterialien und Teilen über die vorgelagerte Lieferkette an. Um diese weitestmöglich zu verwirklichen, nutzt der Porsche AG Konzern für verschiedene Rohstoffe **Lastenhefte**. Diese beschreiben die Nachhaltigkeitsanforderungen an die Rohstofflieferkette in Bezug auf Menschenrechte sowie Sozial- und Umweltstandards und gelten für die entsprechenden Sourcing-Anfragen des Porsche AG Konzerns.

Die Lastenhefte sind Bestandteil des Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns und lagen im Berichtsjahr für Batterierohstoffe, Mica und Leder vor.

Im Hinblick auf einen möglichst verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern auf die Anwendung des präventiven **→ RMDDMS**.

Dieses System dient der Ermittlung, Bewertung und Verminderung von Risiken in Lieferketten ausgewählter Hochrisikorohstoffe und steht im Einklang mit globalen normativen Leitlinien, einschließlich des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten, sowie den OECD-Leitlinien für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln. Der Volkswagen Konzern hat die zugrunde liegende konzernweite → **Responsible Raw Materials Policy** im Jahr 2024 aktualisiert.

Darüber hinaus werden über die sogenannte **Porsche Leistungsbeschreibung**, die ein Pflichtenheft für die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns darstellt, Vorgaben hinsichtlich der Reparaturfähigkeit von Komponenten gemacht. Beispielsweise müssen unmittelbare Zulieferer ein wirtschaftliches Wartungs- und Reparaturkonzept vorlegen. Außerdem müssen gelieferte Module und Systeme nach dem Baukastenprinzip aufgebaut sein, um Komponenten – wo immer wirtschaftlich darstellbar – austauschen zu können.

Unmittelbare Zulieferer erhalten die Porsche Leistungsbeschreibung vor Vertragsschluss. Auch die Anforderungen der Lastenhefte erhalten durch die Erwähnung in der Porsche Leistungsbeschreibung rechtliche Verbindlichkeit. Die Porsche Leistungsbeschreibung liegt im Rahmen des „Porsche Sourcing Committee“ im Verantwortungsbereich des Vorstands.

Für eine Verbesserung der Datenbasis von Lebenszyklusanalysen (LCA) seiner Produkte verpflichtet der Porsche AG Konzern die Zulieferer bestimmter Bauteile zur Bereitstellung von Primärdaten. Diese Zulieferer werden also zur Ermittlung und Offenlegung von spezifischen umweltbezogenen Daten verpflichtet. Dies erfolgt seit Januar 2025 über die spezifischen **Volkswagen Konzernnormen „Anforderungen für Vorprodukte“, „Vorgaben für Rezyklatgehalt (exkl. Kunststoffe)“** und **„Vorgaben für Klassifizierung Kunststoffrezyklate“**. Diese material- und bauteilspezifischen Normen geben in Verbindung mit dem Porsche-spezifischen Nachhaltigkeitslastenheft Berechnungsgrundlagen und Zielwerte vor, u. a. zum Sekundärmaterialanteil für spezifische Materialien und Bauteile. Bei den Kunststoffen sind zum Teil auch biobasierte Lösungen anrechenbar, um die Anforderungen zu erreichen. Wird der Einsatz von Rezyklaten ausgeschlossen, muss dies technisch begründet werden.

Ferner bewertet der Porsche AG Konzern auf Basis der Selbstauskunft von Zulieferern zum Einsatz von Sekundärmaterialien und CO₂-reduzierten Primärmaterialien die Auswirkung dieser Maßnahmen auf die Treibhausgasbilanz und berücksichtigt dies in seinen Vergabeentscheidungen.

Auch die **Volkswagen Konzernnorm „Umweltnorm Fahrzeug“** ist thematisch relevant in Bezug auf die Wertschöpfungskette. Diese Norm betrifft die Recycling-Anforderungen,

den Rezyklateinsatz und die Recycling-Fähigkeit der im Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge und gibt Handlungsanweisungen hierzu. Sie enthält Vorgaben zu Materialien und Inhaltsstoffen, die im Fahrzeug wie auch in Fahrzeugteilen und -aggregaten verbaut werden, sowie zu verwendeten Betriebsstoffen. Die Norm wurde vom Vorstand des Volkswagen Konzerns festgelegt und gilt auch für die Fahrzeuge der Marke Porsche.

Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen gibt die Norm vor, dass die Fahrzeuge zu mindestens 85 % recyclingfähig und zu mindestens 95 % verwertbar sein müssen. Zudem werden zur Erfüllung der Gesetzeskonformität umfangreiche Anforderungen an die Demontierbarkeit gestellt, um bspw. die Entnahme von Betriebsflüssigkeiten oder das Recycling von Baugruppen zu ermöglichen. Zur Förderung der Kreislaufwirtschaft sind Rezyklate oder Materialien mit Rezyklatzusätzen gegenüber Primärmaterialien zu bevorzugen.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift an seinen Produktionsstandorten sowie in der vorgelagerten Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um den Ressourcenverbrauch ebenso wie die Ableitung von Ressourcen inkl. Abfällen möglichst zu reduzieren.

Hierzu wurden für das Berichtsjahr, z. B. im Rahmen des Strategiefelds „Kreislaufwirtschaft“, Maßnahmenpläne erstellt und entsprechend umgesetzt. Unter anderem folgende Maßnahmen wurden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet.

Maßnahmen in Bezug auf Ressourceneffizienz in der Produktion

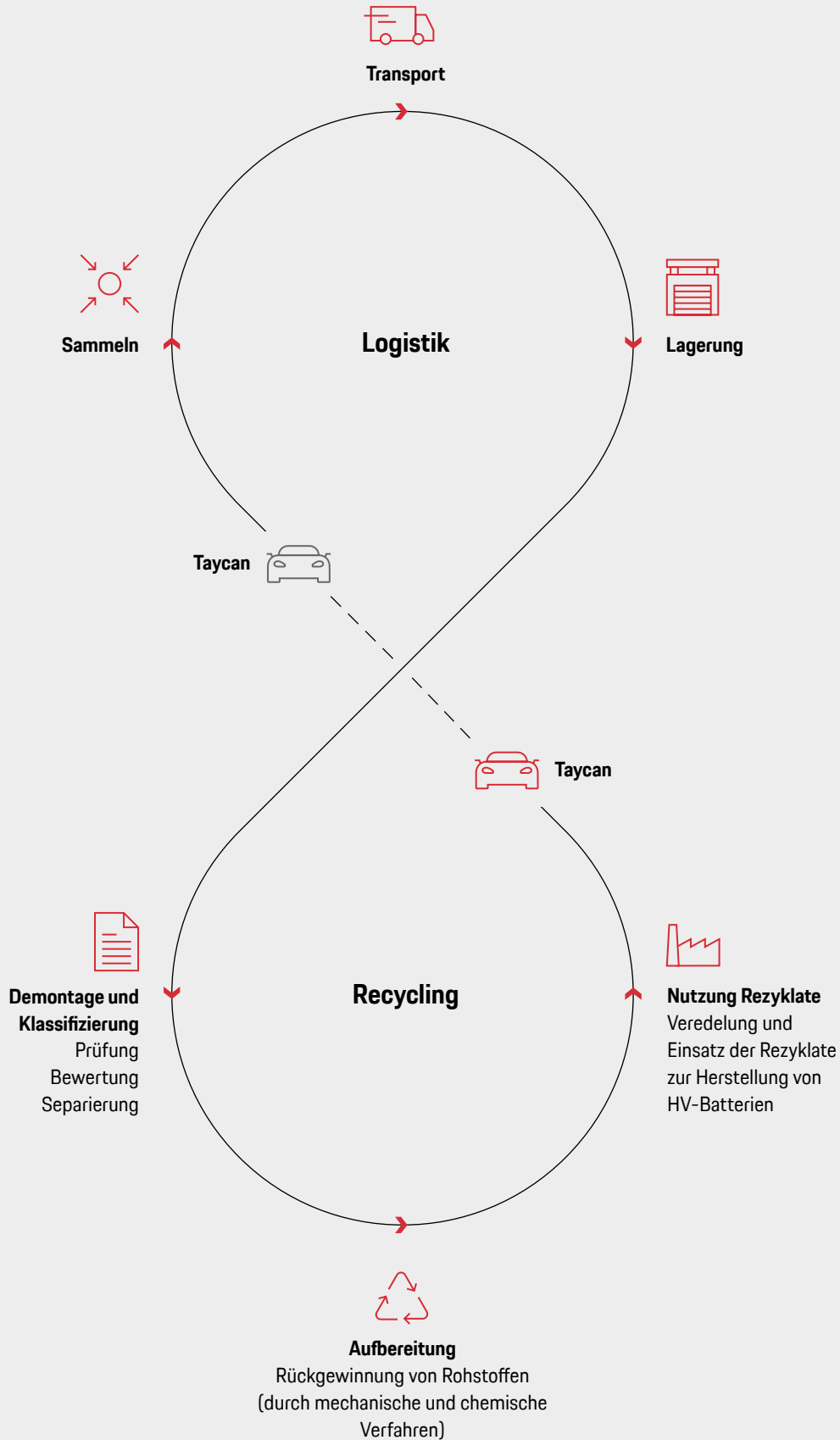
Die durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf Ressourceneffizienz werden in weiteren Kapiteln der vorliegenden Nichtfinanziellen Erklärung beschrieben: Maßnahmen zur Dekarbonisierung und zu Zertifizierungen der Produktionsstandorte finden sich bspw. im Kapitel → **E1 Klimawandel**, Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs im Kapitel → **E3 Wasser**.

Maßnahmen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft

Im Bereich Kreislaufwirtschaft verfolgt der Porsche AG Konzern mehrere Handlungsansätze. Dazu zählt u. a. der verstärkte Einsatz von recyclingfähigen Materialien, Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen in den Fahrzeugen. Außerdem werden die Wiederverwendung sowie das Recycling von Werkstoffen gefördert, so z. B. bei Second-Life-Projekten mit Hochvolt-Fahrzeuggbatterien. Darüber hinaus gibt es gesetzliche Regelungen, z. B. zur Entsorgung und kostenlosen Rücknahme von Altfahrzeugen oder Altbatterien. Kundinnen und Kunden können sich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben, z. B. zur Rückgabe ihres Fahrzeugs, an Porsche Zentren wenden.

Recycling-Prozess von Hochvoltbatterien

des Porsche AG Konzerns



Zudem beobachtet der Porsche AG Konzern gezielt und fortlaufend die regulatorischen Anforderungen und Marktentwicklungen, um das Risiko zu minimieren, dass aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Sekundärmaterialien oder der Nichteinhaltung der nötigen Qualitätsanforderungen neue gesetzliche Vorgaben zum Einsatz von Sekundärmaterialien nicht eingehalten werden können. Relevante Informationen werden fortlaufend im Rahmen eines internen Regelprozesses an die zuständigen Fachbereiche kommuniziert.

FAHRZEUGENTWICKLUNG

Die Aufbereitungsfähigkeit von Bauteilen und Komponenten wurde im Berichtsjahr als fester Bestandteil in die Entwicklung von Porsche-Fahrzeugen integriert: Im Prozess werden bereits in frühen Entwicklungsphasen spezifische Anforderungen gestellt, etwa hinsichtlich einer möglichen Wiederaufbereitung der Bauteile und Komponenten (Remanufacturing). Gemeinsam mit Partnerunternehmen wird die Recycling-Fähigkeit spezifischer Bauteile getestet, um mögliche Ansätze zur Verbesserung der Recycling-Fähigkeit zu gewinnen.

Gleichzeitig soll die Langlebigkeit der Porsche-Fahrzeuge noch weiter verstärkt werden. Bereits während der frühen Entwicklungsphase neuer Fahrzeuge werden die Anforderungen des Aftersales (Technischer Service) hinsichtlich Wartbarkeit und Reparierbarkeit in die Entwicklung eingebracht und kontinuierlich verfolgt. Ziel dieser sogenannten Produktbeeinflussung ist das Ableiten von Reparaturkonzepten unter Berücksichtigung notwendiger Zerlegetiefen von Bauteilen und Komponenten.

BATTERIE-RECYCLING

Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern und weiteren Entwicklungspartnern optimiert der Porsche AG Konzern Verfahren zum Recycling von Hochvoltbatterien, die große Mengen wertvoller Rohstoffe zur Wieder- und Weiterverwendung enthalten. Im Berichtsjahr wurde ein Pilotprojekt durchgeführt, um einen geschlossenen Batterierohstoffkreislauf zu verproben. Der Fokus lag auf der mechanischen Verarbeitung von Batterien und der Verfeinerung der entstehenden Schwarzmasse zu batterie-tauglichen Rezyklaten. Die Pilotierung lief über das Berichtsjahr hinaus und das Projekt wird voraussichtlich 2026 abgeschlossen. Die gewonnenen Ergebnisse sollen in den Aufbau eines Batterie-Recycling-Netzwerks einfließen. Ein Teil des Pilotprojekts zum Batterie-Recycling befasste sich mit der Entwicklung von technischen Standards und Qualitätsrichtlinien für recycelte Batterierohstoffe. Hierdurch soll die Einsatzfähigkeit dieser Rohstoffe in Serienbatterien sichergestellt werden.

VERPACKUNGSMATERIAL

Die Porsche AG hat sich intern zum Ziel gesetzt, den Einsatz von nicht stofflich recyclingfähigen Materialien möglichst weiter zu reduzieren: Im Berichtsjahr ist daher der Anteil recycelter Kunststoffe an intern verwendeten PE-Flachbeuteln in der Aftersales-Versorgung bei durchschnittlich 60 bis 70 % konstant geblieben. Bis Ende 2026 sollen möglichst alle nicht recyclingfähigen intern verwendeten Schäume im Aftersales durch alternative Packmaterialien (wie Kraftpapier oder Papierpolster) ersetzt werden mit dem Ziel, die verpackungsbedingten Reklamationsquoten abzusenken oder mindestens beizubehalten.

Auch die im Porsche AG Konzern verwendeten Einwegverpackungen für Fahrzeugbauteile sollen künftig ausschließlich aus recyclingfähigen Materialien bestehen. Bei Neuvergaben wird daher zukünftig die Verwendung von nicht recyclingfähigem Material bei Einwegverpackungen für Fahrzeugbauteile vertraglich ausgeschlossen.

Im Jahr 2023 haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften gemeinsam mit weiteren Marken des Volkswagen Konzerns damit begonnen, an technischen Lösungen für bestehende Bauteilverpackungen zu arbeiten, um nicht recyclingfähiges Material – soweit möglich – zu reduzieren. Diese Aktivitäten wurden im Berichtsjahr fortgeführt. Seit dem Projektbeginn 2023 konnte in den Werken der Porsche AG und Porsche Leipzig GmbH der Anteil nicht recyclingfähiger Materialien um rund 40 % reduziert werden. Bis Ende 2025 wurde die Quote auf etwa 80 % erhöht.

ABFALLRECYCLING

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG gemeinsam mit Partnern aus der Industrie ein Pilotprojekt zum Recycling gemischter Abfälle durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Das Projekt demonstriert die Recycling-Fähigkeit von Hochleistungskunststoffen aus Automobil-Schredder-Rückständen (ASR) – einer Mischung von zerkleinerten Teilen aus Schaumstoffen, Kunststoffen, Folien und Lackpartikeln. Diese komplexe Materialmischung kann derzeit nur thermisch durch Verbrennung verwertet werden.

Das Pilotprojekt hat gezeigt, dass sich diese Automobilabfälle mittels Gasifizierungsverfahren, einer speziellen Art des chemischen Recyclings, stofflich nutzen und in den Automobilkreislauf zurückführen lassen. Im Rahmen des Projekts wurde das chemisch recycelte Material im Herstellungsprozess für Lenkräder verwendet.

Durch Pilotprojekte wie dieses werden neue Kunststoffquellen und Einsatzmöglichkeiten von chemischem Recycling in Bauteilen erschlossen. Ziel ist es, in Zukunft weniger Primärmaterial zu beziehen und den Anteil an Sekundärmaterial im Fahrzeug zu erhöhen.

ZIELE

Mit der → **Nachhaltigkeitsstrategie** wurde das Ziel gesetzt, Energie- und Ressourcenverbrauch zu minimieren. Dazu gehört auch, Abfälle möglichst zu vermeiden und das Recycling von Bauteilen, wie bspw. Batteriemodulen, zu fördern. Mit dieser Zielsetzung werden je nach Zieldimension gesetzliche Anforderungen adressiert oder in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten darüber hinausgehende Ambitionen gesteuert.

Ziele in Bezug auf Abfälle und die Reduzierung von Primärrohstoffen

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften steuern den identifizierten positiven Beitrag zu einem niedrigen und möglichst nachhaltigen Ressourcenverbrauch über verschiedene Umweltkennzahlen, die im Zusammenhang mit der → **standortbezogenen Umweltstrategie** erhoben werden. Aktuell wird die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) für die Fahrzeugproduktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig nach einer Methode des Volkswagen Konzerns erfasst und berechnet. Diese wird 2026 durch neue Umweltziele abgelöst. Eine ausführliche methodische Beschreibung der übergeordneten Kennzahlen und der UEP-Ziele erfolgt im Kapitel → **E2 Umweltverschmutzung**.

In die Kennzahl UEP fließen u. a. Angaben zu Abfällen und deren Beseitigung ein. Mit der Kennzahl steuern die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften außerdem die abfallbezogene Auswirkung an ihren Standorten. Das Abfallaufkommen an den Produktionsstandorten wird mithilfe eines elektronischen Abfallregisters erfasst und gemessen und auf dieser Grundlage Abfallbilanzen erstellt. Diese finden sich im Abschnitt → **Kennzahlen**. In die übergeordnete Kennzahl UEP fließt für die Kategorie Abfall die Menge der Beseitigungsabfälle pro produziertem Fahrzeug der Produktionsstandorte Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig ein. Im Basisjahr 2014 wurde die UEP auf den Bezugswert 0 % festgelegt. Im Berichtsjahr wurde das UEP-Ziel einer Reduzierung um 45 % eingehalten. Die UEP-Kategorie Abfall ist damit um 14 % gegenüber 2014 gestiegen.

Ziele in Bezug auf Kreislaufwirtschaft

Der Porsche AG Konzern arbeitet daran, als Beitrag zur Ressourcenerhaltung den Einsatz von Sekundärmaterial und nachwachsenden Rohstoffen fortlaufend zu steigern. Daher wurden konkrete quantitative Ziele für den Einsatz zirkulärer Materialien festgelegt. Diese gelten für neu entwickelte, rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeugmodelle.

Der Volkswagen Konzern hat konzernweit Ambitionen für alle Konzernmarken gesetzt, auch für die Porsche AG: Es wird angestrebt, ab 2040 in den Produkten des Volkswagen Konzerns 40 % der Materialien aus Kreislaufmaterialien einzusetzen (exklusive China). Der Anteil wird auf Basis des Gewichts der Materialien gemessen. Die Porsche AG verfolgt den Anspruch, einen Beitrag zur Erfüllung dieser freiwilligen Ambition – soweit technisch und wirtschaftlich möglich – beizusteuern. Um die

Ziele systematisch nachzuverfolgen, wurden die festgelegten Fahrzeug- und Projektziele zu zirkulären Materialien in das Zielsystem ausgewählter Baureihen und die dazugehörigen Prozesse integriert. Zudem hat die Porsche AG ein internes Tracking-System entwickelt und implementiert, das stetig verbessert wird. Die Nachverfolgung erfolgt zu projektspezifischen Berichtsmeilensteinen.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Recycling-Fähigkeit von Fahrzeugen und die länderspezifischen Rücknahmepflichten für Altfahrzeuge in den EU-Mitgliedsstaaten definieren einen hohen Zielanspruch. Bereits im Entwicklungsprozess seiner Fahrzeuge berücksichtigt der Porsche AG Konzern daher u. a. die EU-Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EC, nach der mindestens 85 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendbar und/oder recyclingfähig sowie mindestens 95 % wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen. Es gelten vergleichbare Vorgaben auch für asiatische Märkte wie China oder Südkorea.

KENNZAHLEN

Wesentliche Ressourcenzuflüsse

Porsche-Fahrzeuge sind äußerst komplexe Produkte, die aus mehreren Tausend Einzelteilen bestehen. Hinsichtlich der Kriterien der Rohstoffkritikalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz lassen sich einzelne besonders relevante Bauteile identifizieren, wie z. B. Lenkräder, Alufelgen, Aluminium-Außenteile, Hochvoltbatterien, Dauermagnete, Generatoren, Leitungsstränge, Brems scheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte, Radio usw.) und Katalysatoren.

Unterhalb der Bauteilebene spielen einzelne Rohstoffe und Materialien eine hervorgehobene Rolle für die Produktion der Porsche-Fahrzeuge. Die gewichtsbezogen relevantesten Materialverbräuche der Porsche-eigenen Fahrzeugproduktion beziehen sich auf Stahl/Gusseisen, Leichtmetalle, Kunststoffe und Kupfer.

Im Volkswagen Konzern und somit auch im Porsche AG Konzern werden derzeit 18 Rohstoffe als besonders risikobehaftet bewertet und unterliegen deshalb einem gesonderten Managementansatz zur Absicherung der Sorgfaltspflichten in den Rohstofflieferketten (Raw Materials Due Diligence Management System). Zu diesen Rohstoffen zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden, Baumwolle und Magnesium.

WASSER IN BETRIEBSABLÄUFEN UND WERTSCHÖPFUNGSKETTE ALS RESSOURCENZUFLUSS

Wasser spielt sowohl in der Lieferkette als auch in der Fahrzeugproduktion eine bedeutende Rolle. Ein Bestandteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, vor allem auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen.

In der eigenen Produktion des Porsche AG Konzerns ist Wasser ebenfalls ein wichtiger Input-Faktor. Verschiedene Prozessschritte sind auf eine ausreichende Zufuhr von Wasserressourcen angewiesen.

SACHANLAGEN ALS RESSOURCENZUFLUSS

Im Berichtsjahr wurden keine neuen Produktionsstandorte im Porsche AG Konzern eröffnet und somit gab es in diesem Zusammenhang keine wesentlichen Ressourcenzuflüsse.

Kennzahlen zu Ressourcenzuflüssen

Der Gesamtmaterialverbrauch für die Fahrzeugproduktion im Porsche AG Konzern belief sich im Berichtsjahr 2025 auf 538.180 t (2024: 621.679 t), wovon 0,3 % (2024: 0,2 %) sich auf nachhaltig beschaffte biologische Materialien bezogen. Der Rezyklatanteil in den produzierten Fahrzeugen lag im Berichtsjahr bei 10,6 %.

Gesamtmaterialverbrauch für die Fahrzeugproduktion im Porsche AG Konzern

t	2025	2024
Gesamtmaterialverbrauch	538.180	621.679
Anteil nachhaltig beschaffter biologischer Materialien am Gesamtmaterialverbrauch (in %)	0,3	0,2
Gewicht wiederverwendeter oder recycelter Materialien	57.195	— ¹
Anteil wiederverwendeter oder recycelter Materialien (in %)	10,6	— ¹

¹ Keine Angabe des Vorjahreswertes aufgrund der Ersterhebung im Geschäftsjahr 2025.

Biologische Materialien spielen aufgrund der technischen Anforderungen an Pkw eine untergeordnete Rolle. Das relevanteste biologische Material in den Porsche-Fahrzeugen ist Leder. Alle unmittelbaren Zulieferer müssen ein lederspezifisches Audit der „Leather Working Group“ durchlaufen und dieses mindestens mit dem Gold-Level abschließen. Die Vorgaben an die unmittelbaren Zulieferer verweisen derzeit nicht auf das Kaskadenprinzip.

Methoden und Annahmen

Zur Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird bei jeder Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur“. Eine Auswertungskategorie bezieht sich auf „Modifizierte organische Naturwerkstoffe“, die sich somit den biologischen Materialien zuordnen lässt. Die weiteren Auswertungskategorien sind bei den technischen Materialien zu subsumieren. Aus den gemessenen prozentualen Materialbestandteilen lassen sich über das Gewicht für jedes

repräsentative Fahrzeug die Gewichtsdaten pro Werkstoffgruppe errechnen. Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichts pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt und dann zum Gesamtmaterialverbrauch aufsummiert werden.

Für den Anteil biologischer Materialien aus nachhaltiger Beschaffung wurde geprüft, für welche der Unterkategorien biologischer Materialien von den unmittelbaren Zulieferern die Einhaltung eines externen Nachhaltigkeitsstandards gefordert wird. Im Berichtsjahr ist dies ausschließlich für Leder der Fall. Somit wurde zur Ermittlung der Kennzahl der Lederanteil am Gesamtmaterialverbrauch ermittelt. Das Gewicht des verbauten Leders wurde im ersten Schritt wiederum anhand von Referenzfahrzeugen pro Baureihe ermittelt. Bei der Hochrechnung auf die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge wurden die tatsächlichen Lederausstattungen der Fahrzeuge berücksichtigt.

Der Rezyklatanteil in den produzierten Fahrzeugen wird anhand von zwei Referenzfahrzeugen erhoben: einem vollelektrischen Modell und einem Modell mit Verbrennungsmotor. Die Ermittlung erfolgt über industrielle Durchschnittswerte für den Rezyklatgehalt eingesetzter Materialien (z. B. Stahl, Aluminium). Über die prozentuale Materialzusammensetzung der Referenzfahrzeuge und das Gesamtgewicht der Fahrzeuge kann so die absolute Menge eingesetzter sekundärer Materialien abgeschätzt werden. Aufgrund der Verwendung industrieller Durchschnittswerte handelt es sich bei den ermittelten Werten um Näherungswerte. Der Porsche AG Konzern strebt an, den Rezyklatgehalt zukünftig auf der Basis von Primärdaten für die eigenen Fahrzeuge zu ermitteln.

Es ist zu beachten, dass die Erhebung über Referenzfahrzeuge pro Baureihe mit der Einschränkung einhergeht, dass die produzierten Fahrzeuge nicht in der jeweiligen Individualausstattung berücksichtigt werden. Zudem sind einige unwesentliche Bestandteile des Gesamtmaterialverbrauchs in der Produktion des Porsche AG Konzerns nicht berücksichtigt. Dies bezieht sich zum einen auf Nebenprodukte wie Werkzeuge oder Aftersales-Produkte. Zum anderen wird nur der Materialverbrauch berücksichtigt, der sich in den Fahrzeugen wiederfindet. Nicht inkludiert sind verwendete Materialien, die nicht im Endprodukt Fahrzeug enthalten sind.

Kennzahlen zu Ressourcenabflüssen

KREISLAUFORIENTIERTES PRODUKTDESIGN

Das wichtigste Produkt des Porsche AG Konzerns sind die Porsche-Fahrzeuge. Das Produktdesign der Porsche-Fahrzeuge orientiert sich dabei an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft.

Im Hinblick auf die Recycling-Fähigkeit und Verwertbarkeit entsprechen alle im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge den in der EU gültigen Vorschriften. Weitere Angaben zur Reparierbarkeit finden sich im Abschnitt → **Maßnahmen**. Da zurzeit kein etabliertes Bewertungssystem für die Reparaturfähigkeit von Fahrzeugen zur Verfügung steht, existiert diesbezüglich keine Angabe.

Für einen möglichst langen Erhalt der Fahrbereitschaft kümmert sich der Porsche AG Konzern so lange wie möglich um die Ersatzteilverfügbarkeit und Reparaturfähigkeit der produzierten Fahrzeuge auch über den garantierten Zeitraum hinaus. Dafür werden bereits entfallene Ersatzteile neu aufgelegt oder auch gebrauchte Ersatzteile aufbereitet und wiederverwendet.

Hinsichtlich des Prinzips der Wieder- und Weiterverwendung ergreift der Porsche AG Konzern im Aftersales umfangreiche Maßnahmen. Konkret werden jährlich ca. 5.000 Ersatzteile (Getriebe, Navigationssysteme, Anlasser usw.) als aufbereitete Altteile in den Verkehr zurückgebracht. Ziel ist es, zukünftig noch mehr Teile weiter- und wiederzuverwenden sowie mehr Teile weiter- und wiederverwendbar zu gestalten.

ERWARTETE HALTBARKEIT DER FAHRZEUGE

Das durchschnittliche Alter von in Deutschland verschrotteten Fahrzeugen beträgt gemäß einer Auswertung des Umweltbundesamts ca. 19 Jahre. Da Porsche-Fahrzeuge auf eine lange Lebensdauer ausgelegt sind, erreichen viele unserer Fahrzeuge ein höheres Lebensalter als den vorgenannten Durchschnittswert. Dies kann anhand der folgenden Bestandsquote der noch zugelassenen Porsche-Fahrzeuge nachvollzogen werden. So sind von den in den Jahren 1992 bis 2007 in Deutschland ausgelieferten Fahrzeugen immer noch über 50 % in Deutschland zugelassen.

Methoden und Annahmen

Für die Analyse wurde der Betrachtungszeitraum 1992 bis 2007 definiert. Das Jahr 2007 markiert das durchschnittliche Verschrottungsalter von in Deutschland außer Betrieb genommenen Fahrzeugen. Mit Start der Betrachtung ab 1992 werden somit Fahrzeuge berücksichtigt, die 0 – 15 Jahre älter sind als das durchschnittliche Verschrottungsalter.

Die Gesamtauslieferungszahlen in Deutschland für diesen Zeitraum wurden auf Basis der veröffentlichten Geschäftsberichte ermittelt. Aktuell in Deutschland zugelassene Porsche-Fahrzeuge mit Baujahr 1992 – 2007 wurden auf der Grundlage von Datensätzen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) berechnet. Die Bestandsquote ergibt sich als Anteil der Bestandsfahrzeuge an der Gesamtauslieferung.

Die Auswertung bezieht sich ausschließlich auf den deutschen Markt, da hier eine belastbare Datenbasis vorliegt. Unfallfahrzeuge werden nicht aufgrund mangelnder Haltbarkeit verschrottet, senken jedoch die Bestandsquote. Noch aktive Porsche-Fahrzeuge, die sich in Sammlungen oder im Bestand von Händlern befinden, sind in den KBA-Daten nicht enthalten. Importe nach Deutschland nach Erstauslieferung sind nur in den Bestandsdaten, Exporte aus Deutschland nach Erstauslieferung sind nur in den Auslieferungsdaten enthalten. Es ist davon auszugehen, dass die vorgenannten Effekte sich gegenseitig aufheben, im Ergebnis aber nicht zu einer Erhöhung der Bestandsquote führen.

RECYCLINGFÄHIGER ANTEIL IN DEN PRODUZIERTEN FAHRZEUGEN

Entsprechend der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge sind alle durch den Porsche AG Konzern im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge zu mindestens 85 % recyclingfähig. Die Ermittlung der Werte erfolgt entsprechend UN R133 nach der ISO-Norm 22628 („Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren“). Die ermittelten Daten werden durch einen Prüfdienst im Rahmen der Typgenehmigung überprüft und sind Bestandteil der Gesamttypgenehmigung.

Kennzahlen zu Abfällen

Für den Porsche AG Konzern als Automobilhersteller ist der produktions- und entwicklungsspezifische Abfall ausschlaggebend. Den relevantesten Abfallstrom stellen Metallabfälle dar, die sich bspw. aus Aluminiumbauteilen und Spänen zusammensetzen. Die wichtigsten Materialien in den Metallabfällen sind Aluminium und Stahl. Neben den Metallabfällen spielen Kunststoffabfälle eine wichtige Rolle, die vor allem bei der mechanischen Bearbeitung von strukturellen Fahrzeugteilen entstehen. Polypropylen ist dabei das häufigste Material in den Kunststoffabfällen. Ein dritter wichtiger Abfallstrom sind die Lack- und Farbabfälle. Im Zuge der Lackierung von Fahrzeugen fallen Lackschlämme an, die Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten können. Darüber hinaus ist Verpackungsmaterial ein wichtiger Abfallstrom, der sich primär aus der Anlieferung von Bauteilen ergibt. Auch Elektronikabfälle kommen in der Produktion häufig vor. Gefährliche Abfälle fallen in der Fahrzeugproduktion überwiegend bei der chemischen Oberflächenbehandlung und der Beschichtung von Karosserieteilen, beim Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln an.

Im Berichtsjahr 2025 belief sich das gesamte Abfallaufkommen im Porsche AG Konzern auf 32.596 t (2024: 36.524 t). Dabei lag der Anteil an nicht recycelten Abfällen bei 33,3 % (2024: 31,7 %) und die Gesamtmenge von gefährlichen Abfällen bei 9.815 t (2024: 8.860 t).

Abfallaufkommen im Porsche AG Konzern

t	2025	2024
Abfälle gesamt	32.596	36.524
Abfälle zur Verwertung gesamt	27.612	30.509
Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung	1.065	1.349
Davon nicht gefährliche Abfälle	994	1.236
Davon gefährliche Abfälle	70	114
Abfälle zur Verwertung – Recycling	20.668	23.605
Davon nicht gefährliche Abfälle	13.606	17.106
Davon gefährliche Abfälle	7.062	6.499
Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen	5.880	5.555
Davon nicht gefährliche Abfälle	4.283	4.187
Davon gefährliche Abfälle	1.596	1.368
Abfälle zur Beseitigung gesamt	4.984	6.015
Abfälle zur Beseitigung – Verbrennung	1.721	1.404
Davon nicht gefährliche Abfälle	892	697
Davon gefährliche Abfälle	829	707
Abfälle zur Beseitigung – Deponierung	2.209	3.704
Davon nicht gefährliche Abfälle	2.191	3.647
Davon gefährliche Abfälle	18	57
Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen	1.054	908
Davon nicht gefährliche Abfälle	814	792
Davon gefährliche Abfälle	240	116
Davon radioaktive Abfälle	–	–
Abfälle nicht recycelt	10.863	11.570
Anteil der Abfälle nicht recycelt (in %)	33,3	31,7
Gefährliche Abfälle gesamt	9.815	8.860

Methoden und Annahmen

Die Abfallmengen werden an den Produktions- und Entwicklungsstandorten über eingetragene Wiegescheine, Übernahme-scheine und Einzelentsorgungsnachweise im Abfallwirtschafts-system erfasst und dokumentiert. Die Zuordnung der Abfälle erfolgt auf Basis der Abfallverzeichnisverordnung. An den weiteren Standorten werden zur Ermittlung der Abfallmengen

Informationen seitens der Abfallentsorger genutzt. Für die Jahresgesamtwerte werden soweit möglich Ist-Werte herangezogen.

Die nicht recycelten Abfälle umfassen die zur Beseitigung bestimmten Abfälle sowie die Abfallmengen, die sonstigen Verwertungsverfahren zufließen.

EU-TAXONOMIE

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Europäische Union (EU) hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen. Der Porsche AG Konzern gestaltet mit ökologisch nachhaltigen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die EU die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Diese basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte, einschließlich der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73, die für das Berichtsjahr 2025 angewendet wurde).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig („eligible“), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

EU-Taxonomie Klassifizierungssystem

- > Klimaschutz
- > Anpassung an den Klimawandel
- > Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- > Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- > Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- > Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Die Wirtschaftstätigkeit ist erst dann als ökologisch nachhaltig – also als taxonomiekonform („aligned“) – einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, z. B. der Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel „Klimaschutz“
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm(DNSH)-Kriterien, die verhindern sollen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, z. B. durch die Produktion oder das Produkt
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz („Minimum Safeguards“), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte sowie Sozial- und Arbeitsstandards beziehen

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretationen des Porsche AG Konzerns sind nachstehend dargestellt.

Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns

Die Aktivitäten des Porsche AG Konzerns beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw. Dazu werden auch Finanzdienstleistungen sowie weitere Dienste und Leistungen gezählt. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ durch den Ausbau CO₂-armer Mobilität zu erbringen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für den Porsche AG Konzern keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung der Aktivitäten erfolgt im Wesentlichen zur in der EU-Taxonomie im Umweltziel „Klimaschutz“ aufgeführten Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie in geringem Maße zur Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der Porsche AG Konzern ordnet alle Aktivitäten des Konzerns, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb (einschließlich der Finanzdienstleistungen) sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser

Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle vom Porsche AG Konzern hergestellten Pkw und schließt auch die Originalteile ein.

Der Porsche AG Konzern hat die hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß den aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So hat der Porsche AG Konzern aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEVs) des Porsche AG Konzerns.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Die Komponenten, die eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Der Porsche AG Konzern ordnet hier den Verkauf an Dritte der von ihm produzierten Motoren und Aggregate für batterieelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an Volkswagen Slovakia und die AUDI AG.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären Geschäft unmittelbar zusammenhängen und nach Erachten des Porsche AG Konzerns ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen wären, werden zunächst nicht berücksichtigt bzw. nicht als taxonomiefähig interpretiert, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, unter welcher Wirtschaftstätigkeit nach der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 diese zu erfassen sind. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Aktivitäten, die der Porsche AG Konzern im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbildet, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Do No Significant Harm (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ analysiert.

Die jeweiligen Analysen wurden im Wesentlichen für die vollelektrischen Fahrzeuge des Porsche AG Konzerns sowie auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute und zukünftig Pkw gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

ten“ auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften erfüllen bzw. gemäß der Fünfjahresplanung des Porsche AG Konzerns künftig erfüllen sollen.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb sonstigen anzuwendenden Regularien hinaus. Im Folgenden stellt der Porsche AG Konzern seine Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen er untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Pkw und Komponenten produzierenden Standorte sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllt.

ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Der Porsche AG Konzern hat eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung des Porsche AG Konzerns basiert auf dem Szenario „Representative-Concentration-Pathway (RCP) 8.5“ und auf dem Szenario „Shared Socioeconomic Pathway (SSP) 5-8.5“ bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchsten anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

NACHHALTIGE NUTZUNG UND SCHUTZ VON WASSER- UND MEERESRESSOURCEN

Die Wirtschaftsaktivitäten des Porsche AG Konzerns wurden bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: „Erhaltung der Wasserqualität genutzter Oberflächengewässer“, „Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren)“, die die Auswirkungen auf Wasserressourcen berücksichtigen, sowie „Umsetzung von Maßnahmen bei Wasserstress“. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen oder vergleichbaren Verfahren werden geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse hat der Porsche AG Konzern im Wesentlichen ISO-14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

ÜBERGANG ZU EINER KREISLAUFWIRTSCHAFT

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems des Porsche AG Konzerns sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. Das Strategiefeld „Kreislaufwirtschaft“ ist ein Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Porsche AG Konzerns und gliedert sich in mehrere Handlungsfelder. Hier bearbeiten funktionsübergreifende Teams unterschiedliche Schwerpunktthemen – darunter etwa Kreislaufkonzepte für die Hochvoltbatterie, den Einsatz zirkulärer Materialien in Porsche-Fahrzeugen, nachhaltiges Produktdesign und Konzepte für die Wiederaufbereitung von Fahrzeugkomponenten. Darüber hinaus deckt das Strategiefeld auch Projekte zur Kreislaufwirtschaft an den Standorten ab.

Der Porsche AG Konzern strebt langfristig eine Fahrzeugproduktion und -entwicklung mit möglichst geringen Umweltauswirkungen an ausgewählten Standorten des Porsche AG Konzerns an.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Außerdem bestehen Maßnahmen zum vermehrten Einsatz von Rezyklaten in neuen Fahrzeugprojekten.

VERMEIDUNG UND VERMINDERUNG DER UMWELTVERSCHMUTZUNG

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftsaktivität im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar u. a. an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzt sich der Porsche AG Konzern in seinen Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Jahr 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu definiert. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf taxonomierelevante Stoffe, seit 2025 ausschließlich besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC), ergeben.

Mit dem Geschäftsjahr hat der Porsche AG Konzern Vorgaben und Prozesse mit dem Ziel konkretisiert, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der Porsche AG Konzern in seinen Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile hinsichtlich der

enthaltenen Stoffe ein, um die Substituierbarkeit der enthaltenen taxonomierelevanten Stoffe bspw. unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für die Pkw und Komponenten produzierenden Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge bzw. deren Komponenten sind die zeitintensiven und komplexen Substitutionsprüfungen auf geänderte Bauteile und Modelle ausgeweitet worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung der Zulieferer durchgeführt werden müssen. Eine mögliche Substitution taxonomierelevanter Stoffe hängt u. a. auch vom Zeitpunkt ab und kann bspw. erst im Zusammenhang mit einer Produktaufwertung oder der Einführung eines neuen Modells realisiert werden. Für die aktuell gefertigten Plug-in-Hybride sowie deren Komponenten konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

SCHUTZ UND WIEDERHERSTELLUNG DER BIODIVERSITÄT UND DER ÖKOSYSTEME

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob es Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets gab.

Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis der Bewertungen ist, dass der Porsche AG Konzern die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllt.

Vorstand und Konzernbetriebsrat der Porsche AG bekennen sich dazu, Menschenrechte zu achten und dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen u. a. die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus.

Für die Lieferkette hat die Porsche AG das unternehmensweite Risiko- und Lieferantenmanagement systematisch um Prozesse und Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte ergänzt. Für den eigenen Geschäftsbereich nutzt die Porsche AG das Compliance Risk Assessment, in welchem die menschenrechts- und umweltbezogenen Themenfelder innerhalb der Porsche AG abgebildet sind. Die Risikoanalyse bildet dabei die Grundlage für die Identifikation angemessener Maßnahmen.

Die Porsche AG betreibt ein Beschwerdeverfahren, das internen und externen Beschwerdeführenden vertrauliche Kommunikationskanäle zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten bietet.

Stellt die Porsche AG fest, dass die Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht in seinem eigenen Geschäftsbereich oder bei einem seiner unmittelbaren Zulieferer eingetreten ist oder unmittelbar bevorsteht, werden Maßnahmen ergriffen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. Liegen tatsächliche Anhaltspunkte vor, die eine Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht bei mittelbaren Zulieferern möglich erscheinen lassen, ergreift die Porsche AG auf Basis der rechtlich und tatsächlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten Maßnahmen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Die Umsetzung der Aufgaben aus der Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten bei der Porsche AG hat der Vorstand der Porsche AG an das sogenannte Business & Human Rights (BHR) Council delegiert, ein Gremium für Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten, das fachübergreifend besetzt und direkt an den Vorstand angebunden ist.

Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Der Porsche AG Konzern erläutert diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Porsche AG Konzerns einbezogenen Gesellschaften.

Die für den Porsche AG Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2025. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Soweit möglich hat der Porsche AG Konzern die Daten innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit unmittelbar zugeordnet. So wurde bspw. die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Schlüsselungen vorgenommen. Verteilungsschlüssel wurden aus den geplanten Fahrzeugvolumina abgeleitet. Diese Daten und Planungen sind Teil der operativen Mehrjahresplanung, die die nächsten fünf

Jahre umfasst und die der vom Vorstand zum Ende des Geschäftsjahres aufgestellten und dem Aufsichtsrat vorgelegten Planung entspricht.

UMSATZERLÖSE

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2025 auf 36.272 Mio. € belaufen. Siehe hierzu → **Konzernanhang – Umsatzerlöse**.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 33.984 Mio. € bzw. 93,7 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen, wie z. B. Werkstatteleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 31 Mio. € bzw. 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 5.104 Mio. € bzw. 14,1 % die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Darunter fallen alle vollelektrischen Fahrzeuge. Im Jahr 2025 waren dies 55 Tsd. Fahrzeuge und damit 34,9 % weniger als im Vorjahr. Der Rückgang des Absatzes resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Nichtberücksichtigung von Plug-in-Hybriden, da diese nicht mehr den Bewertungskriterien der Taxonomiekonformität standhalten.

Zudem hielten die gesamten taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten betreffend die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ 5.104 Mio. € (2024: 4.816 Mio. €) bzw. 14,1 % (2024: 12,0 %) vom Konzernumsatz und betreffend die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 31 Mio. € bzw. 0,1 % vom Konzernumsatz die Taxonomiekonformität. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ umfassen im Berichtsjahr ausschließlich die vollelektrischen Fahrzeugmodelle.

An den gesamten Umsatzerlösen des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 34.015 Mio. €
(2024: 38.018 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 93,8 %
(2024: 94,8 %)
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 5.135 Mio. €
(2024: 4.865 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 14,2 %
(2024: 12,1 %).

EU-Taxonomie Umsatzerlöse

Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	34.015	93,8	5.135	14,2	J/N	J	5.135	14,2
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	33.984	93,7	5.104	14,1	J/N	J	5.104	14,1
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	31	0,1	31	0,1	J	J	31	0,1
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	2.257	6,2						
Gesamt (A + B)	36.272							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Umsatzerlöse.

INVESTITIONSAUSGABEN

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses. Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten. Diese werden unter → **Konzernanhang – Immaterielle Vermögenswerte**, → **Sachanlagen** und → **Vermietete Vermögenswerte** ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Porsche AG Konzern die so definierten Zugänge auf folgende Werte:

- 1.517 Mio. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 1.953 Mio. € aus Sachanlagen
- 3.742 Mio. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeugleasinggeschäft).

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2025 bei 520 Mio. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 7.733 Mio. €.

Alle Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2025 lagen bei 7.705 Mio. € bzw. 99,6 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Zur Ermittlung des substanziellen Beitrags wurden gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Verteilungsschlüssel wurden auf Basis der geplanten Volumina voll-elektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurde bspw. für Vertriebsgesellschaften der übergreifende Porsche AG Konzern Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 3.020 Mio. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 3.020 Mio. € (2024: 3.371 Mio. €), das sind 39,0 % (2024: 41,0 %) der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 653 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte, 1.007 Mio. € auf Sachanlagen und 1.360 Mio. € auf vermietete Vermögenswerte. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr haben ausschließlich Bezug zu vollelektrischen Fahrzeugmodellen; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 458 Mio. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 1.007 Mio. € enthalten.

Sowohl absolut als auch anteilig betrachtet gehen die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Vergleich zum Vorjahr

deutlich zurück. Dies ist vor allem auf den Rückgang in den immateriellen Vermögenswerten und den Zugängen in aktivierte Entwicklungskosten zurückzuführen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Porsche AG Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 7.705 Mio. € (2024: 8.225 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 99,6 % (2024: 100 %)
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 3.020 Mio. € (2024: 3.371 Mio. €), das entspricht einem Anteil von 39,0 % (2024: 41,0 %).

EU-Taxonomie Investitionsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien		Einhaltung Mindestschutz		Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	7.705	99,6	3.020	39,0	J/N	J			3.020	39,0
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	7.705	99,6	3.020	39,0	J/N	J			3.020	39,0
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV									458	5,9
davon Zugänge Sachanlagen BEV									1.007	13,0
3.18 Herstellung Automobil- und Mobilitätskomponenten	0	–	–	–	–	–			–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	28	0,4								
Gesamt (A + B)	7.733									

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Investitionsausgaben.

BETRIEBSAUSGABEN

Die vom Porsche AG Konzern für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus dem → Konzernanhang – Immaterielle Vermögenswerte ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigt der Porsche AG Konzern die im Rahmen des Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus dem → Konzernanhang – IFRS 16 (Leasingverhältnisse) ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und werden vom Porsche AG Konzern als taxonomiefähig klassifiziert.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben im Berichtsjahr haben ausschließlich Bezug zu vollelektrischen Fahrzeugmodellen. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 698 Mio. € (2024: 564 Mio. €) entfielen 83,6 % (2024: 77,1 %) auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben sind im Vergleich zum Vorjahr stark angestiegen. Der Anteil an nicht aktivierten Entwicklungskosten an den taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist ebenfalls stark gestiegen. Diese Entwicklung ist auf die

zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

EU-Taxonomie Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	1.632	100,0	698	42,8	J/N	J	698	42,8
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	1.632	100,0	698	42,8	J/N	J	698	42,8
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	–	–	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	–	–						
Gesamt (A + B)	1.632							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf den Gesamtbetrag der Betriebsausgaben.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, d. h. die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels „Klimaschutz“.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeugleasinggeschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermö-

genswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten hat der Porsche AG Konzern dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu hat der Porsche AG Konzern das durchschnittliche taxonomiekonforme erwartete Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge der operativen Mehrjahresplanung den taxonomiekonformen vollelektrischen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend diesem Verhältnis die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge hinausgehenden Anteil hat der Porsche AG Konzern dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 815 Mio. € (2024: 1.338 Mio. €) dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 286 Mio. € (2024: 239 Mio. €). Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen operativen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 5 Mrd. € (2024: 8 Mrd. €). Aufgrund der Neuausrichtung der Produktstrategie sowie der strategischen Neuaufstellung der Batterieaktivitäten und in der Folge Anpassung der Mittelfristplanung ergaben sich sehr starke Veränderungen am CapEx-Plan. → Konzernanhang – Wesentliche Ereignisse

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄSS EU-TAXONOMIE
KPI-Zusammenfassung 2025

KPI	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen					
	Insgesamt	Anteil taxono- miefähiger Wirtschafts- tätigkeiten ¹	Taxonomie- konforme Wirtschafts- tätigkeiten	Anteil taxono- miekonformer Wirtschafts- tätigkeiten ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel
	Mio. €	%	Mio. €	%	%	%
Umsatzerlöse	36.272	93,8	5.135	14,2	14,2	–
Investitionsausgaben (CapEx)	7.733	99,6	3.020	39,0	39,0	–
Betriebsausgaben (OpEx)	1.632	100,0	698	42,8	42,8	–

¹ Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

Aufschlüsselung der taxonomiekonformen
Tätigkeiten nach Umweltzielen

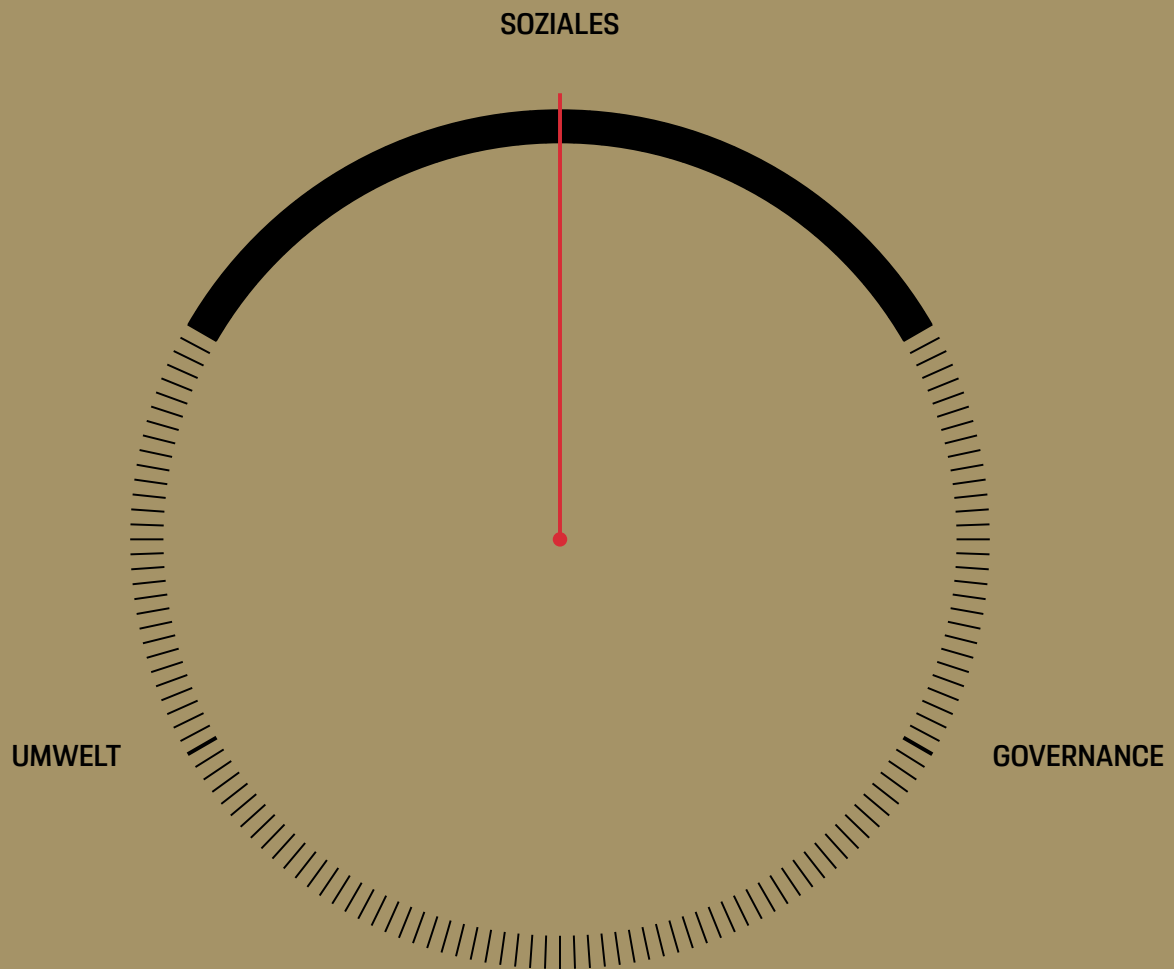
	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichen- den Tätig- keiten	Anteil der Übergangs- tätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Wirtschafts- tätigkeiten ¹	Taxonomie- konforme Wirtschafts- tätigkeiten 2024	Anteil taxono- miekonformer Wirtschafts- tätigkeiten 2024 ¹
	%	%	%	%	%	%	%	Mio. €	%
	–	–	–	–	14,2	–	–	4.865	12,1
	–	–	–	–	39,0	–	–	3.371	41,0
	–	–	–	–	42,8	–	–	564	44,1

Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben 2025

					Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten		
Wirtschaftstätigkeit	Code	Taxonomie-fähiger Anteil ¹	Taxonomiekon-forme Umsatzerlöse, CapEx, OpEx	Taxonomiekon-former Anteil ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	
		%	Mio. €	%	%	%	
Umsatzerlöse							
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	93,7	5.104	14,1	14,1	–	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	0,1	31	0,1	0,1	–	
Summe der Taxonomie-konformität pro Umweltziel					14,2	–	
Gesamt		93,8	5.135	14,2	14,2	–	
Investitionsausgaben (CapEx)							
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	99,6	3.020	39,0	39,0	–	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	–	–	–	–	–	
Summe der Taxonomie-konformität pro Umweltziel					39,0	–	
Gesamt		99,6	3.020	39,0	39,0	–	
Betriebsausgaben (OpEx)							
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	100,0	698	42,8	42,8	–	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	–	–	–	–	–	
Summe der Taxonomie-konformität pro Umweltziel					42,8	–	
Gesamt		100,0	698	42,8	42,8	–	

¹ Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten							Anteil der Taxonomiekonformität an der Taxonomiefähigkeit ¹
	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Ermögichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	
	%	%	%	%	E	T	%
	–	–	–	–	E	–	15,0
	–	–	–	–	E	–	100,0
	–	–	–	–	E	–	
	–	–	–	–	E	–	15,1
	–	–	–	–	E	–	
	–	–	–	–	E	–	39,2
	–	–	–	–	E	–	–
	–	–	–	–	E	–	
	–	–	–	–	E	–	39,2
	–	–	–	–	E	–	
	–	–	–	–	E	–	42,8
	–	–	–	–	E	–	–
	–	–	–	–	E	–	
	–	–	–	–	E	–	42,8



72,4

von 100 Punkten im Rahmen der jährlichen Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ der Porsche AG erreicht.

>25 Mio. €

getätigte Spenden des Porsche AG Konzerns im Rahmen von langfristigen Corporate-Citizenship-Projekten.

242

S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

- 242 Auswirkungen in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte
- 243 Merkmale der betroffenen Arbeitnehmer
- 243 Einbeziehung der Belegschaft
- 244 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 245 Arbeitsbedingungen**
- 246 Strategische Herangehensweise
- 248 Richtlinien und Konzepte
- 250 Maßnahmen
- 252 Ziele
- 253 Kennzahlen
- 258 Gleichbehandlung und Chancengleichheit**
- 258 Strategische Herangehensweise
- 258 Richtlinien und Konzepte
- 260 Maßnahmen
- 264 Ziele
- 264 Kennzahlen

267

S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

- 267 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 269 Merkmale der betroffenen Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 269 Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
- 270 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 270 Strategische Herangehensweise
- 273 Richtlinien und Konzepte
- 276 Maßnahmen
- 278 Ziele

279

CORPORATE CITIZENSHIP

- 279 Auswirkungen in Bezug auf Corporate Citizenship
- 279 Strategische Herangehensweise
- 279 Richtlinien und Konzepte
- 280 Maßnahmen
- 282 Ziele

283

S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

- 283 Auswirkungen und Risiken in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer
- 283 Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern
- 284 Beschwerdeverfahren und Abhilfe
- 284 Strategische Herangehensweise
- 285 Richtlinien und Konzepte
- 286 Maßnahmen
- 286 Ziele

S1 ARBEITSKRÄFTE DES UNTERNEHMENS

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Arbeitsbedingungen	Förderung von sicheren Arbeitsplätzen und gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen	Positive Auswirkung	☐	☒	☐	☒	☐	☐
Gleichbehandlung und Chancengleichheit	Förderung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet	Positive Auswirkung	☐	☒	☐	☐	☒	☐

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 –1 Jahr)  Mittelfristig (1– 5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Die Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns sind – neben den Kundinnen und Kunden, der Gesellschaft und den Investoren – eine der vier zentralen Stakeholdergruppen.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber verfolgt der Porsche AG Konzern das Ziel, seine Attraktivität auch in Zukunft zu erhalten und weiter zu stärken. Dieser Anspruch ist fest in der Personalstrategie verankert und spiegelt sich im Bestreben wider, die Belange der Beschäftigten konsequent im unternehmerischen Handeln zu berücksichtigen und der Verantwortung als Arbeitgeber umfassend gerecht zu werden.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF DIE EIGENEN ARBEITSKRÄFTE

Der Themenbereich Arbeitskräfte des Unternehmens wurde während der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern bestätigt.

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Der Porsche AG Konzern hat im Rahmen seiner Wesentlichkeitsanalyse eine positive tatsächliche Auswirkung auf Mitarbeitende durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze mit fairer Entlohnung und gesunden Arbeitsbedingungen identifiziert. Hierzu gehören bspw. die Förderung von Gesundheitsschutz, die Wahrung der Mitbestimmungsrechte, umfassende Qualifizierungsangebote sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Die positive Auswirkung dieser Aspekte im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns ist fest in der → Porsche Strategie 2030 Plus verankert, die Mitarbeitende als eine der vier wichtigsten Zielgruppen nennt.

Das Management der Auswirkungen im Bereich → Arbeitsbedingungen ist im gleichlautenden Abschnitt beschrieben.

Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Diversität, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sind weitere Säulen der Personalpolitik des Porsche AG Konzerns und ebenfalls in der Strategie verankert. Zudem wurde „Perspektivenvielfalt“ als Strategiefeld der → Nachhaltigkeitsstrategie definiert.

Dies zeigt sich u. a. im stetigen Vorantreiben eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde das Arbeitsumfeld als tatsächliche positive Auswirkung auf die Mitarbeitenden im Porsche AG Konzern identifiziert. Dazu gehören auch die Inklusion von Menschen mit Behinderung, die Gleichstellung der Geschlechter auf allen Ebenen sowie die Förderung eines diskriminierungs-, gewalt- und belästigungssensiblen und -freien Arbeitsumfelds. Die Auswirkung resultiert aus der Strategie, in der Diversität als ein wichtiges Ziel fest verankert ist.

Das Management der Auswirkungen im Bereich → **Gleichbehandlung und Chancengleichheit** ist im gleichlautenden Abschnitt beschrieben.

MERKMALE DER BETROFFENEN ARBEITNEHMER

Das Handeln des Porsche AG Konzerns hat unmittelbare Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens. Dazu gehören sowohl die angestellten Beschäftigten, die in einem direkten Arbeitsverhältnis mit Unternehmen des Porsche AG Konzerns stehen, als auch nicht angestellte Beschäftigte, sogenannte Fremdarbeitskräfte.

Zur angestellten Stammbesellschaft des Porsche AG Konzerns zählen Mitarbeitende in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis in Voll- oder Teilzeit sowie Mitarbeitende in zeitlich befristeten Arbeitsverhältnissen.

Nicht direkt angestellte Beschäftigte im Sinne von Leih-/Zeitarbeitnehmenden werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften vorübergehend beschäftigt. Sie üben in unterschiedlichen Unternehmensbereichen und in unterschiedlichem zeitlichen Umfang Tätigkeiten aus, die mit denen der angestellten Mitarbeitenden vergleichbar sind.

Der Einsatz von Leih-/Zeitarbeitnehmenden ist in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften gesetzlich, tarifvertraglich und betrieblich geregelt, sodass auch für diese Beschäftigten einheitliche Standards der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen vorliegen.

Der rechtskonforme Umgang mit Werk- und Dienstvertragstätigen wird im Porsche AG Konzern durch Leitlinien festgelegt. Weitere Informationen hierzu finden sich auch im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte zum Themenbereich Arbeitsbedingungen**.

EINBEZIEHUNG DER BELEGESCHAFT

Die Interessen und Sichtweisen der eigenen Belegschaft fließen direkt oder durch die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern in Entscheidungen und Handlungen der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerbelangen ein. Dies erfolgt über verschiedene Kanäle und etablierte Verfahren.

Eine zentrale Säule zur Einbeziehung der Beschäftigteninteressen ist die Repräsentation durch die Arbeitnehmervertretungen. Aufgrund des Stammsitzes der Porsche AG in Deutschland ist die betriebliche Mitbestimmung auf nationaler Ebene gesetzlich durch das Betriebsverfassungsgesetz vorgeschrieben. Dieses regelt die mitbestimmungspflichtigen Sachverhalte und legt fest, wann und in welchem Umfang die Arbeitnehmervertretung in Entscheidungsprozesse der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften einzubeziehen ist.

Die betriebliche Mitbestimmung sowie ein konstruktiver und kooperativer Dialog zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretung sind ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenskultur. Eine offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit ist dabei zentral und es wird ein fairer Ausgleich der Interessen angestrebt. Diese Haltung ist in der verbindlichen Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) festgeschrieben, die für den gesamten Porsche AG Konzern gilt. → **Richtlinien und Konzepte**

Darüber hinaus soll durch die Einhaltung der gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Regelungen, die in den entsprechenden Richtlinien verankert sind, ein umfassender Schutz der (Grund-)Rechte gewährleistet werden. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

Einbindung der Mitarbeitenden über gewählte Repräsentanten im Aufsichtsrat, im Betriebsrat und in Ausschüssen

Durch diverse Formate und Instrumente der Mitarbeiterereinbindung werden die Beschäftigteninteressen in den Entscheidungsstrukturen und den Entscheidungen berücksichtigt. Dies geschieht hauptsächlich durch gewählte Repräsentanten aus den Reihen der Mitarbeitenden.

Durch die Einbindung der von den Mitarbeitenden gewählten Betriebsräte soll sichergestellt werden, dass bei Entscheidungen des Unternehmens die Interessen und Perspektiven der Arbeitnehmenden berücksichtigt werden. So sind sie bspw. Verhandlungspartner bei Abschlüssen von Betriebsvereinbarungen und können dadurch unmittelbar Einfluss auf betriebliche Regeln nehmen. Betriebsvereinbarungen betreffen u. a. Sozial- und Zusatzleistungen sowie Regelungen zu Arbeitszeiten, zur Arbeitssicherheit oder zum Gesundheitsschutz.

Die Betriebsräte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften unterhalten zahlreiche Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die teilweise paritätisch besetzt sind, verschiedene betriebliche Themen behandeln und dadurch mehrmals jährlich an Austausch, Beratungen und Verhandlungen mit Unternehmensvertretern beteiligt sind.

Bei der Porsche AG sind auch Betriebsräte im Rahmen der Vorstandskonferenz Arbeitsschutz vertreten.

Auch der Wirtschaftsausschuss der Porsche AG tagt regelmäßig mehrmals jährlich unter Teilnahme von Vorstandsmitgliedern der Porsche AG und berät mit den Arbeitnehmervertretern über wirtschaftliche Angelegenheiten des Unternehmens.

Darüber hinaus werden die Interessen der Mitarbeitenden bei der Porsche AG auch durch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat vertreten. Gemäß den gesetzlichen Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes besteht der Aufsichtsrat der Porsche AG zur Hälfte aus Arbeitnehmervertretern. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand und ist in

grundlegende unternehmerische Entscheidungen unmittelbar eingebunden.

In der Porsche AG liegt die Verantwortung für Personal- und Sozialangelegenheiten und damit auch für die betriebliche Mitbestimmung bei der Funktion des Personalvorstands, der zugleich die Funktion des Arbeitsdirektors innehat. Ihm ist die Abteilung „Grundsatz und Arbeitsbeziehungen“ organisatorisch zugeordnet, die als zentrale Schnittstelle zum Betriebsrat dient. Durch seine Zuständigkeit werden die Belange und Themen der Arbeitnehmervertreter direkt in den Vorstand der Porsche AG eingebracht, um die Mitbestimmung sicherzustellen. In Konzerngesellschaften mit gewählter Arbeitnehmervertretung werden die Mitbestimmung währenden Aufgaben des Arbeitsdirektors von der Geschäftsführung oder der Personalleitung wahrgenommen.

Operativ tätige Personen der Porsche AG, etwa aus dem Personalwesen oder mit Personalverantwortung, werden nach Bedarf zu den Grundlagen der Mitbestimmung geschult.

Interne Kommunikation und Mitarbeiterbefragungen

In regelmäßigen Abständen wird die Belegschaft der Porsche AG im Rahmen von Betriebsversammlungen über aktuelle Entwicklungen informiert. Bei wesentlichen Änderungen hinsichtlich des Betriebsablaufs oder der Betriebsorganisation werden die Beschäftigten sowie ihre gewählten Vertretungen gemäß den nationalen gesetzlichen Vorgaben rechtzeitig und umfassend informiert.

Zur internen Kommunikation zählen außerdem Ressortversammlungen, Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende, Themenwochen sowie digitale Formate. Diese ermöglichen es den Beschäftigten, ihre Anliegen einzubringen und sich direkt mit den Fachverantwortlichen auszutauschen.

Darüber hinaus findet in der Regel einmal jährlich die Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“ statt, um Rückmeldungen von der Belegschaft zum Unternehmen und seinen Aktivitäten zu erhalten. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt → **Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit**. Aus den Ergebnissen werden u. a. Erkenntnisse zur Mitarbeiterzufriedenheit, zur Work-Life-Balance sowie zur Bewältigung der Arbeitsbelastung abgeleitet. Die Rücklaufquote der Mitarbeiterbefragung ermöglicht zudem Rückschlüsse auf die Wirksamkeit dieser Form der Einbindung.

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften tragen auf Basis der gesetzlichen Vorgaben die Kosten der betrieblichen Mitbestimmung. Dies beinhaltet insbesondere Kosten für Betriebsratswahlen, Verwaltungskosten, wie z. B. die Ausstattung des Betriebsrats, aber auch Schulungen und externe Beratungen. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus ist bei der Porsche AG neben der Abteilung „Grundsatz- und Arbeitsbeziehungen“ auch eine Stabsstelle Betriebsrat etabliert.

Formate zur Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse

Um die Bedürfnisse aller Mitarbeitenden zu berücksichtigen, die besonders anfällig für negative Auswirkungen oder für Marginalisierung sein könnten, pflegen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften den Austausch mit Betriebsärztinnen und Betriebsärzten, Schwerbehindertenvertretungen und, sofern vorhanden, Diversity-Netzwerken. Damit sollen die Gesundheit und das Wohlbefinden von Schwangeren, Menschen mit Behinderung oder gesundheitlichen Einschränkungen sowie Minderheiten bestmöglich sichergestellt werden.

Die Schwerbehindertenvertretung unterstützt und berät Beschäftigte in allen Angelegenheiten des Arbeitslebens und vertritt ihre Interessen bei personellen Maßnahmen. In regelmäßigen Abstimmungsterminen erfolgt ein Austausch mit der Schwerbehindertenvertretung, um Bedarfe im Bereich Inklusion zu identifizieren und nach entsprechender Prüfung in Projekten umzusetzen. Der Porsche AG Konzern strebt danach, ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen, das Gleichbehandlung sowie gleiche Möglichkeiten für Menschen mit Behinderung gewährleistet.

Darüber hinaus hat die Porsche AG einen Bauausschuss eingerichtet, der für die Mitwirkung und Mitbestimmung bei Bauprojekten und der Gestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitsabläufen und der Arbeitsumgebung zuständig ist. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse aller Mitarbeitenden berücksichtigt werden.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, unternehmensinterner Richtlinien und der Verhaltensgrundsätze hat im Porsche AG Konzern eine hohe Bedeutung. Um potenziellen Risiken von Compliance-Verstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat der Porsche AG Konzern ein Hinweisgebersystem eingerichtet, an das Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns sowie externe Dritte Regelverstöße oder Hinweise auf potenzielle Regelverstöße melden können. → **G1 Unternehmensführung**

Außerdem hat die Porsche AG die **Porsche Antidiskriminierungsstelle** zur Erfüllung des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) etabliert, an die sich Beschäftigte wenden können, wenn sie einen möglichen Fall von Diskriminierung wahrnehmen oder eine konkrete Beschwerde einreichen möchten. Der Meldekanal steht allen Arbeitnehmenden, Auszubildenden, Praktikantinnen und Praktikanten, Personen im Bewerbungsprozess sowie unter bestimmten Voraussetzungen ausgeschiedenen Beschäftigten offen.

Eingehende Beschwerden werden streng vertraulich behandelt; Zugriffs- und Einsichtsrechte in Bezug auf eingehende Beschwerden sind eng begrenzt auf nur wenige Mitarbeitende nach dem „Need-to-know-Prinzip“. Sobald eine Beschwerde eingereicht wurde, überprüft die Antidiskriminierungsstelle, ob eine Diskriminierung aufgrund eines Diskriminierungsmerkmals

vorliegt. Bei einer berechtigten Beschwerde werden unverzüglich die im Einzelfall erforderlichen arbeitsrechtlichen bzw. disziplinarrechtlichen Maßnahmen eingeleitet. Die Porsche AG kommuniziert die Kontaktstellen und Verfahren aktiv an die Mitarbeitenden und wirkt so darauf hin, dass diese bekannt sind. Im Berichtsjahr umfassten die Maßnahmen u. a. eine Ansprache des verantwortlichen Personalvorstands an alle Beschäftigten zur Sensibilisierung für das Thema Antidiskriminierung, Informationsveranstaltungen an verschiedenen Standorten (sowohl online als auch offline), die Überarbeitung der Intranetseite der Antidiskriminierungsstelle sowie die Verteilung von Flyern und Aufklebern mit Hinweisen auf die geltenden Vorgaben und verfügbaren Meldekanäle. Ergänzend stand im Berichtszeitraum allen Porsche AG-Mitarbeitenden weiterhin ein digitales Lernmodul offen, das für unterschiedliche Formen von (un-)bewusster Diskriminierung sensibilisiert und zu deren Vermeidung beiträgt.

Darüber hinaus können sich Beschäftigte im Falle einer Diskriminierung jederzeit an ihre Führungskraft wenden. Auch die Personalabteilung, die Sozialberatung, der Betriebsrat oder die Schwerbehindertenvertretung stehen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Porsche AG betreibt ein BHR-Beschwerdeverfahren (Business and Human Rights), das in der Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ geregelt ist.

→ **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, → G1 Unternehmensführung**

Der Porsche AG Konzern hat Regelungen zum Umgang mit Hinweisen auf Regelverstöße getroffen und sieht darin ausdrücklich den Schutz von Hinweisgebern vor Benachteiligungen oder Repressalien vor. → **G1 Unternehmensführung**

An das Porsche-Hinweisgebersystem, das BHR-Beschwerdeverfahren oder die Antidiskriminierungsstelle können potenzielle Pflichtverletzungen im eigenen Geschäftsbereich gemeldet werden. Stellt sich im Rahmen der Bearbeitung gemeldeter Sachverhalte heraus, dass eine Pflichtverletzung vorliegt bzw. vorliegen oder eintreten könnte, werden Maßnahmen ergriffen, um solche Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren.

Die Statistik der Disziplinarmaßnahmen, einschließlich sanktionierter Diskriminierungsfälle bezüglich der Diversitätsdimensionen, wird auf mögliche strukturelle Handlungsfelder hin ausgewertet und bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dazu gehört etwa die zielgerichtete Durchführung von Schulungen. Im Berichtszeitraum war ein struktureller Zusammenhang der Diskriminierungsfälle nicht ersichtlich. Aufgrund von Vertraulichkeit können zu den einzelnen Fällen keine Detailinformationen kommuniziert werden.

Arbeitsbedingungen

Gute Arbeitsbedingungen und die Achtung der Menschenrechte sind für den Porsche AG Konzern ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Daher werden die Arbeitsbedingungen für die Arbeitskräfte des Porsche AG Konzerns in Richtlinien und Rahmenwerken geregelt, die teilweise auf internationalen Standards beruhen, wie den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) über grundlegende Rechte und Pflichten bei der Arbeit sowie den zehn Prinzipien des UN Global Compact.

Gesetzliche Grundlagen

In Deutschland sind zudem Vorgaben bzw. die Mindeststandards von Arbeitsbedingungen in einer Vielzahl von Gesetzen festgelegt, z. B. Teilzeit-Befristungsgesetz, Betriebsverfassungsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Arbeitsschutzgesetz, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) u. v. m. Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften halten nicht nur die jeweils gültigen nationalen gesetzlichen Mindeststandards zu Arbeitsbedingungen ein, sondern erweitern und vertiefen diese in Strategien sowie → **Richtlinien und Konzepten**.

Tarifverträge und betriebliche Regelungen

Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften werden die gesetzlichen Regelungen u. a. durch Tarifverträge erweitert bzw. ergänzt. Für die Porsche AG sind dies z. B. die Tarifverträge der Metall- und Elektroindustrie. Für ausgewählte Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns mit einer gewählten Arbeitnehmervertretung kommen bspw. noch Betriebsvereinbarungen hinzu, welche die Arbeitsbedingungen im Rahmen der betrieblichen Mitbestimmung – geregelt durch das Betriebsverfassungsgesetz – ausgestalten.

Auch für leitende Angestellte, die nicht unter den Geltungsbereich der tariflichen Regelungen fallen, werden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften in Kollektivvereinbarungen, wie z. B. Sprecherausschussvereinbarungen oder Richtlinien, geregelt.

Der Einsatz von Fremdarbeitskräften in Leih-/Zeitarbeit unterliegt in Deutschland ebenfalls gesetzlichen Regelungen. Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften gelten zusätzlich tarifvertragliche und betriebliche Vereinbarungen. Informationen hierzu finden sich auch im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte**.

Das Recht auf Vereinigungsfreiheit ist in Deutschland im Grundgesetz geregelt. Für eine Bedrohung des Rechts auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen in eigenen Betriebsstätten gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften keine Anhaltspunkte.

Das Recht auf Vereinigungsfreiheit soll auch in anderen Ländern entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen an die Belegschaft des Porsche AG Konzerns kommuniziert und die Wahl von Arbeitnehmervertretern anerkannt werden. Vergleichbare Rechte sollen auch für die Arbeitskräfte von Zulieferern Anwendung finden, was im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** beschrieben wird.

Der Porsche AG Konzern respektiert das Recht auf Vereinigungsfreiheit. Mitarbeitende können sich gewerkschaftlich organisieren, Betriebsräte wählen und sich aktiv an Tarifverhandlungen beteiligen und ihre kollektiven sowie individuellen Rechte frei ausüben, ohne jegliche Benachteiligung durch den Arbeitgeber zu erfahren.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Vergütung, betriebliche Leistungen, Arbeitszeit, sichere Beschäftigung sowie Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben sind neben der Mitbestimmung und dem sozialen Dialog wesentliche Faktoren der Arbeitsbedingungen.

Der Porsche AG Konzern verfolgt Managementansätze und Initiativen, die zu den identifizierten positiven Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen beitragen:

Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

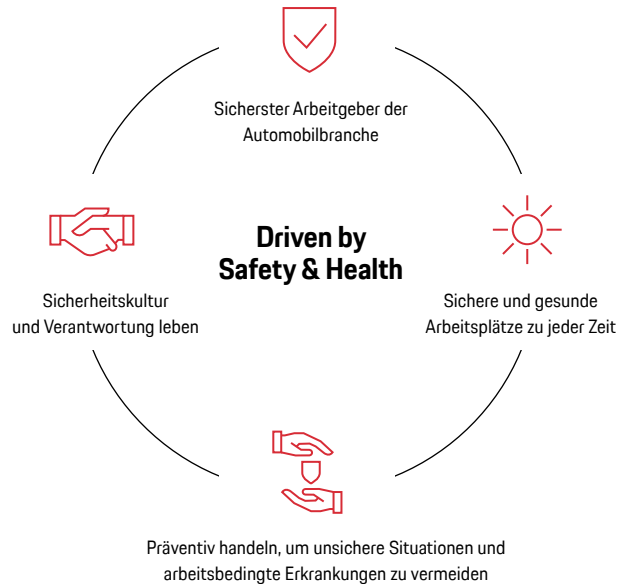
Der Porsche AG Konzern hat eine besondere Verantwortung für den Schutz seiner Beschäftigten sowie die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds.

Mit der Arbeitsschutzpolitik „Driven by Safety and Health“ und einem eng verzahnten Arbeitsschutzmanagement sollen einheitliche Vorgehensweisen und die Umsetzung rechtlicher Vorgaben gesichert werden. Dabei ist es der Anspruch des Porsche AG Konzerns, Arbeitsunfälle, physische und psychische Fehlbelastungen sowie arbeitsbedingte Erkrankungen so weit wie möglich zu vermeiden.

Eine zukunftsfähige Arbeitssicherheit hat zum Ziel, dass den Mitarbeitenden zu jeder Zeit ein sicherer und gesunder Arbeitsplatz geboten wird, damit unsichere Zustände und Situationen möglichst vermieden werden können.

Sicherheit ist als ein Leitgedanke im Handeln aller Führungskräfte und Beschäftigten verankert, um Unfälle oder andere Gefahren für die Gesundheit möglichst von vornherein zu vermeiden. Ein organisiertes und strukturiertes Arbeitsschutzmanagementsystem soll die Umsetzung der lokalen rechtlichen Vorgaben sichern und der Vermeidung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren dienen. Es zählt somit auf die Förderung der Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden im gesamten Porsche AG Konzern ein.

Zielbild der Arbeitssicherheit



Neben der Arbeitssicherheit ist das präventive Gesundheitsmanagement ein wesentliches Element für Gesundheit am Arbeitsplatz. Beschäftigte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden von Betriebsärztinnen und Betriebsärzten zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit beraten und können zahlreiche Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung in Anspruch nehmen.

Weitere Details zur Umsetzung von Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit sind in den nachfolgenden Abschnitten zu → **Richtlinien und Konzepte** und → **Maßnahmen** beschrieben.

Arbeitszeit und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften berücksichtigen nach Möglichkeit die individuellen Bedürfnisse ihrer Belegschaft und fördern eine variable Gestaltung von Arbeitsort und -zeit. Weitere Angebote der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften reichen von der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit über diverse Teilzeitoptionen bis hin zu unterschiedlichen Konzepten zur Arbeitszeitflexibilisierung, bspw. im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals. Damit schaffen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften ein hohes Maß an Flexibilität.

Die Mitarbeitenden der Porsche AG und der deutschen Konzerngesellschaften haben einen gesetzlichen Anspruch auf bis zu drei Jahre Elternzeit pro Kind zur Betreuung und Erziehung – diese Regelung gilt für beide Elternteile. Zudem besteht der gesetzliche Anspruch auf mindestens 14 Wochen Mutterschutz bei voller Lohnfortzahlung. Auch einige tarifliche Zusatzleistungen, wie bspw. Sonderzahlungen, werden bei der Porsche AG während des Mutterschutzes gewährt. Bei internationalen Konzerngesellschaften gelten mindestens die jeweiligen lokalen gesetzlichen Regelungen zum Mutterschutz. Zudem gibt es bei ausgewählten internationalen Konzerngesellschaften Regelungen für voll bezahlten Vaterschaftsurlaub von mindestens zwei Wochen nach der Geburt.

Der Porsche AG ist es wichtig, auch während der Elternzeit mit seinen Mitarbeitenden in Kontakt bleiben zu können. Daher werden ihnen freiwillige Elternzeittreffen angeboten. Diese Treffen bieten den Eltern und ihrem Nachwuchs die Möglichkeit, sich untereinander zu vernetzen und auszutauschen.

Weitere Details zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben sind in den nachfolgenden Abschnitten zu → **Richtlinien und Konzepte** und → **Maßnahmen** beschrieben.

Vergütung und betriebliche Leistungen

Die Porsche AG vergütet unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung oder sexueller Orientierung nach einheitlichen Standards. Die Vergütungsgrundsätze und die Höhe des Entgelts für Mitarbeitende im Tarif und Management beruhen innerhalb und außerhalb des Tarifvertrags auf

tariflichen bzw. betrieblichen Regelungen. Die Höhe des Grundgelts richtet sich nach den beschriebenen Arbeitsaufgaben – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, Problemlösungskompetenz, Beeinflussungspotenzial und Verantwortungsbereichen. Einmalzahlungen sind durch tarifliche bzw. betriebliche Regelungen vorgesehen. Darüber hinaus werden marktspezifische Gegebenheiten und Benchmarks berücksichtigt, um eine wettbewerbsfähige Vergütung zu ermöglichen. Ziel ist es, eine attraktive, marktgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung für die Mitarbeitenden sicherzustellen und potenzielle Ungerechtigkeiten zu identifizieren und zu beseitigen. Die variable Vergütung ist grundsätzlich performanceorientiert und wird nach einheitlichen Maßstäben und Standards anhand von übergreifenden bzw. individuellen Leistungskriterien ermittelt.

Für das Management der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften orientiert sich das variable Vergütungssystem grundsätzlich am Vergütungssystem des Vorstands. Zuzätzlich fließt im „Short Term Incentive“ (STI) die persönliche Leistung in die Zielerreichung mit ein. Das Performance-Kriterium setzt sich aus den Komponenten „Ziele“ (Unternehmensziele und abgeleitete individuelle Ziele) sowie „Leadership bzw. Führungsverhalten“ mit einem „Mehrperspektiven-Feedback“ zusammen. Auf das resultierende Ergebnis wird ein Multiplikator angewendet, der besondere unternehmerische Leistungsbeiträge honoriert. Der „Long Term Incentive“ (LTI) basiert auf der Aktienkursentwicklung sowie auf dem wirtschaftlichen Erfolgsziel Ergebnis je Vorzugsaktie (Earnings per Share, „EPS“) der Porsche AG.

Zusätzlich zur Vergütung bieten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften weitere Vergünstigungen und betriebliche Sozialleistungen wie alters- und vermögenswirksame Leistungen oder betriebliche Altersversorgung an.

Mit Blick auf die Altersversorgung werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften durch den Arbeitgeber finanzierte Anwartschaften bei Voll- oder Teilzeit entsprechend der Vergütung gebildet; eine unverfallbare Anwartschaft auf Versorgungsleistungen ist nach den gesetzlichen Regelungen ab drei Jahren Betriebszugehörigkeit zu erhalten. Zusätzlich bieten die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften den Mitarbeitenden die Möglichkeit, über Brutto-Entgeltumwandlung die persönliche Altersversorgung – aber auch die Versorgung von Hinterbliebenen im Todesfall – zu stärken.

In Bezug auf Absicherungen von Risiken durch Erwerbsunfähigkeit und Tod gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften zusätzliche betriebliche Leistungen. Für bestimmte Mitarbeiterkreise erfolgt bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften darüber hinaus eine zusätzliche Absicherung bei privaten und dienstlichen Unfällen.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Über die gesetzlichen Grundlagen hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf die Arbeitsbedingungen seiner Belegschaft mit konzernweiten Managementkonzepten. Im Folgenden werden die Rahmenwerke und Richtlinien beschrieben, in denen die entsprechenden Prozesse und Regelungen definiert sind, mit denen der Porsche AG Konzern die Bereitstellung von u. a. sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen sicherstellen möchte.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Menschenrechte

In einer **Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** bekennen sich der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG ausdrücklich dazu, Menschenrechte zu achten und vor diesem Hintergrund insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie faires Handeln zu fördern. Die Grundsatzerklärung ist Bestandteil der Themenseiten zu „Menschenrechte im Porsche Konzern“ im Intranet sowie im Internet. Sie gilt für alle Beschäftigten des Porsche AG Konzerns. Die konkreten Schwerpunkte dieser Grundsatzerklärung werden im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** beschrieben.

Die Porsche AG richtet ihr unternehmerisches Handeln an den folgenden internationalen Standards aus und bekennt sich zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen: der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte, dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Prinzipien des UN Global Compact sowie den einschlägigen Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Zudem regelt die **Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. → **G1 Unternehmensführung**

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz haben für den Porsche AG Konzern hohe Priorität. Die **Richtlinie „Arbeitsschutz“** legt fest, wie die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz im Porsche AG Konzern organisiert und verantwortet werden. Sie definiert grundlegende Anforderungen und Ziele, durch die ein wirksames Arbeitsschutzmanagement ermöglicht werden soll. Die Richtlinie basiert u. a. auf europäischen Verordnungen und Richtlinien zum Arbeitsschutz und setzt die Vorgaben des Standards ISO 45001, einer international anerkannten Norm für ein Arbeitsschutzmanagementsystem, um. Der Porsche AG Konzern zieht die ISO 45001 als Mindestanforderung an sein Arbeitsschutzmanagementsystem heran, um auf diese Weise auch eine mögliche Zertifizierungsfähigkeit der Konzerngesellschaften herzustellen.

Die Abteilung „Gesundheitsmanagement“ vereint die beiden Fachbereiche „Arbeitssicherheit“ und „Gesundheitsschutz“ und ist organisatorisch der Hauptabteilung „Corporate Services“ zugeordnet. Sie kann aber auch direkt an den Konzernvorstand Personal- und Sozialwesen berichten. Bei der Entwicklung und Umsetzung des Arbeitsschutzmanagementsystems wurde die eigene Belegschaft des Porsche AG Konzerns im Rahmen der Arbeitnehmervertretung einbezogen. Über Vertreter in zahlreichen Ausschüssen sowie der „Vorstandskonferenz Arbeitsschutz“ ist die Abteilung „Gesundheitsmanagement“ in Entscheidungen eingebunden und somit direkt beteiligt. Mitarbeitende können ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge zum Arbeitsschutz jederzeit über das Portal zum Ideenmanagement sowie zum jährlich ausgeschriebenen „Preis für Arbeitsschutz“ einreichen oder sich mit ihren Anliegen direkt an die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärztinnen und Betriebsärzte wenden.

Die Porsche AG nutzt diverse Kommunikationskanäle, um die Belegschaft über die Themen Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz und somit auch über die Inhalte dieser Richtlinie zu informieren. Mindestens einmal jährlich werden alle Beschäftigten zu Arbeitsschutzthemen unterwiesen und so über spezifische Gefährdungen und Verhaltensregeln informiert. Außerdem steht im Intranet ein umfassendes Informations- und Weiterbildungsangebot zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zur Verfügung. Darüber hinaus stehen den Beschäftigten Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit beratend zur Seite, die sich ebenfalls fachlich und überfachlich fortbilden. Führungskräfte sind verpflichtet, an einer internen Fortbildung zum Thema Verantwortung und Werkzeuge im Arbeitsschutz teilzunehmen.

Die Vorgaben der Richtlinie werden in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften regelmäßig durch Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei Begehungen mit Führungskräften, Arbeitnehmervertretern und Sicherheitsbeauftragten überprüft. Bei Abweichungen werden Korrekturmaßnahmen definiert.

Über die Einhaltung der Vorgaben wird quartalsweise im Arbeitsschutzausschuss berichtet – unter Einbindung gesetzlich vorgegebener interner Stakeholder, wie z. B. Führungskräfte, Betriebsrat, Sicherheitsbeauftragte oder Schwerbehindertenvertretung.

Ob die gesetzlichen Mindestanforderungen und die Anforderungen der Richtlinie auch von den Konzerngesellschaften eingehalten werden, wird jährlich im Rahmen von Berichten sowie Abfragen zum LkSG überprüft. Zudem führen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften interne wie auch externe Audits durch.

Außerdem sind in der Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) des Porsche AG Konzerns Vorgaben für Beschäftigte beschrieben, die der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz dienen. Mehr Informationen zu den Verhaltensgrundsätzen finden sich im Kapitel → **G1 Unternehmensführung**.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte
In **betrieblichen Vereinbarungen zum Einsatz von Werk- und Dienstvertragstätigen** sind Mindeststandards für deren Einsatz geregelt. Werk- und Dienstvertragsunternehmen müssen der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften vertraglich zusichern, dass die jeweiligen gesetzlichen Vorschriften des Arbeitsschutzes, die jeweils gültigen Unfallverhütungsvorschriften sowie alle sonstigen Standards für eine sichere und hygienische Arbeitsumwelt eingehalten werden. Das gilt auch für die gesetzlichen und über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehenden gültigen tariflichen und betrieblichen Arbeitszeitsvorschriften für das jeweilige Werk- und Dienstvertragsunternehmen. Bei einem Einsatz von Werk- und Dienstvertragstätigen auf dem Werksgelände der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften gilt bezogen auf die Arbeitszeit die jeweilige Betriebsordnung. Darüber hinaus müssen die auf dem Betriebsgelände eingesetzten Werk- und Dienstvertragstätigen mindestens das Entgelt der für ihre Branche einschlägigen Tarifverträge erhalten. Für den Fall, dass die Werk- und Dienstvertragsunternehmen ihre Beschäftigten während des Einsatzes bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften in Wohnungen oder Unterkünften unterbringen, sichern sie vertraglich zu, für eine in Deutschland angemessene Lebens- und Wohnsituation zu sorgen. Diese Standards sind im Internet verfügbar und wurden mit dem Betriebsrat der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften vereinbart.

Beim Einsatz von Leih-/Zeitarbeitnehmenden wird seitens der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften das Ziel verfolgt, gleiche Arbeits- und Vergütungsbedingungen zu gewährleisten („Gleiche Arbeit, gleiches Entgelt“). Darüber hinaus stellt die Porsche AG sicher, dass ausschließlich Leih-/Zeitarbeitnehmende eingesetzt werden, deren Arbeitsverhältnis mit dem Zeitarbeits- bzw. Verleihunternehmen einem Tarifvertrag gemäß den gesetzlichen Bestimmungen unterfällt. Zusätzlich wurde auf Basis der tarifvertraglichen Regelungen eine maximale Einsatzdauer von 48 Monaten vereinbart, z. B. für Überlassungen im Produktentstehungsprozess. Außerdem werden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften Leih-/Zeitarbeitnehmende mit entsprechender Qualifikation gegenüber anderen externen Bewerbenden bei der internen Stellenbesetzung bevorzugt berücksichtigt und ihnen somit ein Zugang zur Porsche-Stammebelegschaft ermöglicht.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Arbeitszeit und -ort sowie in Bezug auf Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben
Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften bestehen unterschiedliche Möglichkeiten, die eine Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben unterstützen sollen.

Neben den gesetzlichen und tarifvertraglichen Regelungen einer Freistellung haben Mitarbeitende der Porsche AG nach der **Gesamtbetriebsvereinbarung „unbezahlte Freistellung Sonderurlaub“** bis zu vier Wochen pro Kalenderjahr die Möglichkeit, eine unbezahlte Freistellung zu beanspruchen, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Bis zu zehn Tage pro Kalenderjahr kann dabei eine Freistellung für ehrenamtliches Engagement erfolgen. Die Freistellungszeiten erfolgen ohne Fortzahlung des Entgelts. Die Porsche AG unterstützt ein solches ehrenamtliches Engagement, indem hierbei Einmalbezüge nicht gekürzt werden.

Mit der 2021 angepassten **Gesamtbetriebsvereinbarung für „Mobiles Arbeiten“** ermöglicht die Porsche AG mobiles Arbeiten an bis zu zwölf vollen Tagen pro Kalendermonat. Überdies ist eine stundenweise Nutzung immer möglich, sofern die betrieblichen Belange nicht entgegenstehen. Im Jahr 2023 wurde ergänzend mobiles Arbeiten im europäischen Ausland eingeführt. Dies ermöglicht es den Mitarbeitenden, unter bestimmten Voraussetzungen in nahezu allen EU-Mitgliedstaaten bis zu 20 Tage pro Kalenderjahr mobil zu arbeiten.

Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeitenden der Porsche AG, sofern ihre Arbeitsaufgabe mobiles Arbeiten zulässt. Eine Ausnahme sind Auszubildende, Studierende sowie Praktikantinnen und Praktikanten. Für sie gilt seit 2022 die Gesamtbetriebsvereinbarung „Mobiles Lernen“, die es ermöglicht, ausgewählte Ausbildungsinhalte mobil wahrzunehmen.

Auch die Themen Eltern- und Pflegezeit sind für die deutschen Gesellschaften des Porsche AG Konzerns geregelt. Elternzeit ist in Deutschland gesetzlich verankert. Hiernach hat jeder Elternteil ab Geburt des Kindes grundsätzlich bis zur Vollendung des dritten Lebensjahres Anspruch auf (unbezahlte) Freistellung. Die Inanspruchnahme von Elternzeit muss unter Berücksichtigung von entsprechenden Fristen bei der Porsche AG und deutschen Konzerngesellschaften angekündigt werden. Nach den tarifvertraglichen Regelungen erhalten Mitarbeitende zusätzlich einen Tag bezahlte Freistellung bei der Geburt des eigenen Kindes. Auch die Inanspruchnahme von Pflegezeiten ist in Deutschland gesetzlich geregelt. Zur Unterstützung von Angehörigenbetreuung gelten darüber hinaus in der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften weitere betriebliche Regelungen. Die **„Porsche Pflegezeit“** der Porsche AG regelt z. B. die Freistellung von Mitarbeitenden bei einer akut auftretenden Pflegesituation zur Organisation der Pflege eines pflegebedürftigen nahen Angehörigen ergänzend zu den gesetzlichen Ansprüchen nach dem Pflegezeitgesetz. Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeitenden der Porsche AG.

Weitere Richtlinien und Konzepte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen

Die **Gesamtbetriebsvereinbarung zur Standortsicherung** – „Tradition. Transformation. Zukunft“ –, die 2020 für die Porsche AG verabschiedet wurde, enthält ein umfassendes wie richtungsweisendes Paket mit Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch eine Steigerung der Flexibilität und Produktivität. Die Gesamtbetriebsvereinbarung enthält Bestimmungen zur Beschäftigungssicherheit. Betriebsbedingte Kündigungen sind demnach für die Porsche AG auf Basis dieser Vereinbarung bis 2030 ausgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere Konzerngesellschaften Standortsicherungsvereinbarungen getroffen, die betriebsbedingte Kündigungen bis 2025 oder 2030 ausschließen.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementkonzepten sowie den Richtlinien und den Konzepten leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab, mit denen er die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen fördert. Diese werden fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet.

Maßnahmen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

PRÄVENTION: GESTALTUNG VON ARBEITSPLÄTZEN, MASCHINEN UND ANLAGEN

Zur Förderung sicherer und gesunder Arbeitsplätze wird gemäß den Vorgaben der Richtlinie „Arbeitsschutz“ die Abteilung „Gesundheitsmanagement“ in die Planung und Gestaltung neuer Arbeitsplätze, in den Umbau bestehender Arbeitsplätze sowie bei der Beschaffung und beim Umbau von Maschinen und Anlagen einbezogen.

Insbesondere bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen in der Produktion oder in Werkstätten werden Fachkräfte für Arbeitssicherheit bereits in der Konzeptionsphase eingebunden und begleiten den Prozess über die Konstruktionsfreigabe bis zur Endabnahme der Maschinen, Anlagen und Einrichtungen. Neben Arbeitsplätzen werden auch Arbeitsmittel direkt durch die verantwortlichen Fachbereiche regelmäßig überprüft bzw. eine Prüfung veranlasst. Im Berichtsjahr wurde ein neuer übergreifender Prozess zur Beschaffung von Maschinen, Anlagen und Betriebsmitteln definiert.

Die systematische Beteiligung von Fachkräften zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen umfasst die Standorte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften. Im Berichtsjahr wurde die Maßnahme ganzjährig anlassbezogen durchgeführt.

(RE-)ZERTIFIZIERUNG NACH ISO 45001

Zur Sicherung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes werden im Porsche AG Konzern Managementsysteme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz nach der ISO 45001 „Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ eingeführt und zertifiziert. Nach einem zweistufigen Auditierungsverfahren erhielt die Porsche AG im Februar 2025 die Zertifizierung nach ISO 45001. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Porsche AG, Porsche Leipzig GmbH sowie das Nardò Technical Center einem Überwachungsaudit unterzogen. Die Rezertifizierung erfolgt in einem Rhythmus von drei Jahren.

Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses des Arbeitsschutzmanagementsystems wird die Arbeitsschutzleistung bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften kontinuierlich erfasst, überwacht und bewertet. Dabei werden u. a. der „Betriebsunfallindex“, die Anzahl von Arbeitsunfällen sowie Erste-Hilfe-Fälle herangezogen. Aufbauend auf diesen Daten entwickelt die Porsche AG bestehende Richtlinien, Prozesse, Arbeitsanweisungen sowie sonstige interne Vorgaben weiter und etabliert neue aktuelle Sicherheitsstandards und -prozesse.

PRÄVENTION: KOMMUNIKATIONSKAMPAGNEN ZUM ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Die Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden regelmäßig zu Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes informiert, einschließlich spezifischer Gefährdungen und Verhaltensregeln. Zusätzlich findet jährlich eine Kommunikationskampagne zu ausgewählten Themen aus den Bereichen Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz statt. Die Kampagnen richten sich an Führungskräfte und Mitarbeitende der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften mit dem Ziel, die Sicherheitskultur zu stärken und ein sicherheits- und gesundheitsbewusstes Verhalten zu fördern.

Im Berichtsjahr wurde die Arbeitsschutzkampagne zur persönlichen Schutzausrüstung fortgeführt. Die Gesundheitsschutzkampagne konzentrierte sich auf das Thema „Blue Zones“ – also bestimmte geografische Bereiche, wo die jeweilige Bevölkerung durchschnittlich länger und gesünder lebt. Die Kampagne vermittelte auf diesen Erkenntnissen basierendes Wissen und konkrete Angebote für ein möglichst langes und gesundes Leben.

Maßnahmen des Gesundheitsmanagements

Neben der sicherheitstechnischen Betreuung erhalten Belegschaft und Führungskräfte auch arbeitsmedizinische Unterstützung. Betriebsärztinnen und Betriebsärzte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH beraten das Personal zu Gesundheit und Leistungsfähigkeit, untersuchen es präventiv und werten die Untersuchungsergebnisse aus.

Sie unterstützen die Wiedereingliederung von Mitarbeitenden nach einer längeren Erkrankung im Rahmen des betrieblichen Eingliederungsmanagements. Für den Fall psychosozialer Belastungen und zur Unterstützung in schwierigen Lebenslagen verfügt das Gesundheitsmanagement der Porsche AG zudem über eine Sozialberatung. Diese steht allen Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften zur Verfügung.

Daneben umfasst der Leistungskatalog auch ein breites Angebot zur betrieblichen Gesundheitsförderung. Hierzu zählen der „Porsche Check-up“ (ein regelmäßiger Gesundheits-Check-up für Mitarbeitende), Impfangebote sowie – für Beschäftigte der Porsche AG – zusätzlich Angebote zu Ernährung, Stressmanagement und Bewegung.

Der Porsche AG Konzern verfolgt eine ganzheitliche Sicht auf die Gesundheit der Beschäftigten, wie sie im Gesundheitsmanagement definiert ist und sich in der Herangehensweise sowie den Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der psychischen Gesundheit widerspiegelt. Neben der systematischen Analyse von Belastungsfaktoren bei der Arbeit unterstützt das Gesundheitsmanagement die Abteilungen gezielt bei der Verbesserung von Beanspruchungen. Mitarbeitende können regelmäßig am „Porsche Check-up“ teilnehmen – einer präventiven Untersuchung, die auch das psychische Wohlbefinden berücksichtigt. Individuell Betroffene finden Hilfe bei der Sozialberatung und den Betriebsärztinnen und Betriebsärzten. Für eine frühzeitige Therapie bei psychischen Erkrankungen unterstützen externe Kooperationspartner.

Ein breites, in Bezug auf psychische Erkrankungen sensibilisiertes Angebot an Vorträgen und Webinaren für Führungskräfte sowie Mitarbeitende bietet Ansätze zur Prophylaxe (z. B. Stressmanagement) und rundet somit das ganzheitliche Programm ab. Nach einer erfolgreichen Sensibilisierungskampagne zum Thema „Sucht verstehen und vermeiden“ im Jahr 2024 wurde im Berichtsjahr die weiter oben beschriebene Jahreskampagne zum Thema „Blue Zones“ durchgeführt.

Die Porsche AG bewertet die Risiken psychischer Gefährdungen im Rahmen standardisierter Gefährdungsbeurteilungen anhand eines Fragebogeninstruments. Bereiche, in denen erhöhte psychische Belastungen identifiziert werden, erhalten gezielte Unterstützung durch das Gesundheitsmanagement bei der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen. Die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird über die Arbeitsschutzmanagement-Software nachverfolgt wie auch dokumentiert.

Die Maßnahmen des präventiven Gesundheitsmanagements werden an den Standorten der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften angeboten und wurden im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend durchgeführt.

Maßnahmen in Bezug auf Arbeitszeit sowie auf Vereinbarkeit von Familien- und Privatleben

Flexibilität der Arbeitszeit, wo möglich, sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf besitzen für die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften einen hohen Stellenwert. Diese Themen werden durch eine Vielzahl von Maßnahmen und Angeboten unterstützt.

Die Angebote zur Arbeitszeit reichen von mobiler Arbeit, der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit über diverse Teilzeitoptionen bis hin zu unterschiedlichen Konzepten zur Arbeitszeitflexibilisierung, bspw. im Rahmen von Elternzeit und Sabbaticals.

KINDERBETREUUNG

Die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften unterstützen die Eltern unter ihren Beschäftigten bei der Kinderbetreuung. Im Berichtsjahr wurde am Standort Stuttgart-Zuffenhausen eine betriebseigene Kindertagesstätte mit bis zu 80 Betreuungsplätzen für Kinder von Mitarbeitenden eröffnet. Darüber hinaus sorgen bspw. lokale Kooperationspartner für Betreuungsplätze in Kindertagesstätten in der Nähe einzelner Standorte der Porsche AG. Stundenweise ist es Eltern zudem möglich, insofern definierte Rahmenbedingungen erfüllt werden, ihre Kinder mit an den Arbeitsplatz bei der Porsche AG zu bringen. Über die gesamte Sommerferienzeit können Kinder von Mitarbeitenden an einem von der Porsche AG organisierten Ferienprogramm teilnehmen. Dieses Angebot besteht auch für Kinder mit Behinderung.

FAMILIENSERVICE

Mit ihrem Familienservice bietet die Porsche AG eine umfangreiche, kostenlose und individuelle Beratung sowie Unterstützung in allen familiären Lebenslagen an, insbesondere für werdende Eltern und bei der Pflege von Angehörigen. Der Familienservice ist eine Initiative zur Verbesserung der positiven Auswirkungen auf die Belegschaft.

BETREUUNG VON ANGEHÖRIGEN

Zusätzlich zu den in Deutschland gesetzlich geregelten Pflegezeiten gibt es bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften die „Porsche Pflegezeit“. Diese ermöglicht Mitarbeitenden mit einem unbefristeten Arbeitsverhältnis und mindestens sechs Monaten Betriebszugehörigkeit – bei Vorliegen verschiedener Voraussetzungen – die Pflege naher Angehöriger bis zu drei Monaten bei teilweiser Fortzahlung der Bezüge.

Die Initiative zur Verbesserung der positiven Auswirkungen umfasst die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften und wurde im Berichtsjahr ganzjährig fortlaufend angeboten.

Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität

EMPLOYER BRANDING

Der Porsche AG Konzern will auch in Zukunft ein hoch attraktiver Arbeitgeber sein. Ein zentrales Element der Porsche Strategie 2030 Plus ist daher das strategische Ziel „Be the top employer of choice“. Zur Erreichung dieses Ziels wird die Arbeitgeberattraktivität kontinuierlich erhoben, analysiert und durch gezielte Maßnahmen zur weiteren Verbesserung gestärkt.

Dabei greift der Porsche AG Konzern auf externe Erhebungen wie die Arbeitgeberrankings von Trendence und Universum, auf die Arbeitgeberbewertungsplattformen „kununu“ und „Glassdoor“ sowie auf interne Erhebungen (wie z. B. „Porsche Puls“) oder Bewerberbefragungen zu. Die entsprechende Entwicklung wird auf Vorstandsebene geteilt und zudem in einem jährlichen Ziele-Review berichtet.

Im Berichtsjahr stärkte die Porsche AG ihren Arbeitgeberauftritt und schärfte mit der Kampagne „Porsche Tech. Driven by you.“ gezielt ihr Profil als attraktiver Arbeitgeber für Fachkräfte im Technologieumfeld. Im Zentrum der Initiative stehen die Menschen hinter den Innovationen, die persönliche Einblicke in ihre Arbeit und Motivation geben. Die Kampagne adressiert insbesondere Profile mit hoher strategischer Relevanz in den Bereichen Software, IT und Technologie. Parallel wurde auch der Social-Media-Auftritt der Porsche AG weiterentwickelt, um Zielgruppen passgenau anzusprechen. Neue Serienformate wie „Day in a Life“ und „Turbo Tuesday“ fördern authentische Einblicke in den Arbeitsalltag und intensivieren den Dialog mit potenziellen Bewerbenden durch interaktive Formate.

KOOPERATION MIT HOCHSCHULEN UND SCHULEN

Um junge Talente frühzeitig für die Arbeitgebermarke zu begeistern, kooperiert die Porsche AG mit Hochschulen und studentischen Zielgruppen, bspw. im Rahmen der „Formula Student Germany“, eines studentischen Rennwagen-Ingenieurswettbewerbs. Im Bereich des Schülermarketings wurde 2025 der Ferry-Porsche-Preis bereits zum 25. Mal an über 150 herausragende Schülerinnen und Schüler aus Baden-Württemberg verliehen. In Kooperation mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport des Landes Baden-Württemberg würdigt die Porsche AG damit besondere Nachwuchsleistungen in den Bereichen Mathematik, Physik und Technik.

MITARBEITERBEFRAGUNG „PORSCHE PULS“

Die Porsche AG überprüft regelmäßig die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur und der Führungskultur. Dafür gibt es bei der Porsche AG seit 2023 z. B. die jährliche Mitarbeiterbefragung „Porsche Puls“. Die Befragung ist spezifisch auf den Porsche AG Konzern zugeschnitten und enthält u. a. Fragen zur Zusammenarbeit im Team, zum Engagement von Mitarbeitenden und zu strategisch relevanten Themen (wie Nachhaltigkeit, Diversität etc.), um ein Stimmungsbild der Mitarbeiterzufriedenheit zu erhalten.

Im Berichtsjahr nahmen neben der Porsche AG auch 45 deutsche sowie internationale Konzerngesellschaften (2024: 29) teil. Bei der Porsche AG haben 17.769 Mitarbeitende (2024: 19.407) teilgenommen. Damit liegt die Teilnahmequote bei der Porsche AG bei rund 83 % (2024: 86 %). Der Gesamtindex der Porsche AG im „Porsche Puls“ lag im Berichtsjahr bei 72,4 von 100 (2024: 75,4). Der Gesamtindex für den Porsche AG Konzern, der sich als gewichteter Mittelwert aus 30 Fragen errechnet, lag im Berichtsjahr bei 74,2 von 100 (2024: 76,8). Im „Porsche Puls“ 2025 wurde die Frage im Kontext der Integrität in der Porsche AG mit einem Indexwert von 73,6 von 100 (2024: 75,4) bewertet.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden genutzt, um auf verschiedenen Ebenen der Organisation Maßnahmen zur Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit abzuleiten.

ZIELE

Mit den folgenden qualitativen und quantitativen Zielen arbeitet der Porsche AG Konzern in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten daran, die Bereitstellung von sicheren Arbeitsplätzen sowie gerechten und gesunden Arbeitsbedingungen zu fördern.

Ziele in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz

Der Porsche AG Konzern hat ein Zielbild für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – zusammengefasst als „Arbeitsschutz“ bezeichnet – entworfen, das in der Arbeitsschutzpolitik verankert ist und den langfristigen Anspruch der Porsche AG an den Arbeitsschutz definiert.

Vor diesem Hintergrund legen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften Jahresziele fest, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz kontinuierlich zu verbessern. Die Fortschritte bei der Zielerreichung werden quartalsweise im Arbeitsschutzausschuss berichtet.

Der Porsche AG Konzern hat sich für das Berichtsjahr zum Ziel gesetzt, dass alle Fahrzeugproduktionsstandorte die Standards der ISO-45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen.

Die Fahrzeugproduktionsstandorte der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH sind im Berichtsjahr zertifiziert bzw. einem Überwachungsaudit unterzogen worden. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad der ISO-45001-Zertifizierung von 100 % der Beschäftigten von Fahrzeugproduktionsstandorten des Porsche AG Konzerns. Über die Fahrzeugproduktionsstandorte hat 2025 auch das Nardò Technical Center die Zertifizierung nach ISO 45001 erhalten, sodass sich konzernweit ein Abdeckungsgrad von 66,1 % ergibt.

Ziele in Bezug auf Arbeitgeberattraktivität

Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 in den Arbeitgeberankings von „Trendence“ und „Universum“ unter den Top-3-Arbeitgebern zu sein. Gemessen wird dies anhand der durchschnittlichen Platzierung bei den Zielgruppen Studierende und Berufserfahrene der Fachrichtungen Wirtschafts-, Ingenieurwissenschaften und IT. Dies entspricht insgesamt zwölf Datenpunkten. Im Jahr 2025 wurde eine durchschnittliche Platzierung von 3,33 (2024: 3,66) erreicht. Die durchschnittliche Platzierung konnte demnach verbessert werden, die anvisierte Zielerreichung für 2030 wird daher weiterhin als realistisch angesehen.

Die Zielerreichung wird einmal jährlich überprüft, sobald alle Ergebnisse der beiden Marktforschungsinstitute medienwirksam veröffentlicht wurden. Mit der Ergebnisvorstellung werden auch Maßnahmen und Aktivitäten abgeleitet und für das folgende Berichtsjahr priorisiert.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Arbeitsbedingungen

MERKMALE DER BESCHÄFTIGTEN UND ANGEMESSENE ENTLOHNUNG

Der Porsche AG Konzern definiert den Begriff „Beschäftigte“ als alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Porsche AG Konzerns beteiligt sind. Diese Definition umfasst sowohl Mitglieder des Top-Managements als auch Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ), Studierende im Praxisverbund sowie Auszubildende. Sie beinhaltet jedoch keine ruhenden Arbeitsverhältnisse, wie z. B. Beschäftigte in Elternzeit. Außerdem sind Praktikantinnen und Praktikanten, Werkstudentinnen und Werkstudenten, Bachelor- und Masterstudierende sowie Promovierende nicht enthalten. Zu den Beschäftigten zählen sowohl die Vollzeit- als auch die Teilzeitbeschäftigten. Ein Vollzeitbeschäftigter arbeitet die maximale Anzahl von Stunden pro Tag, Woche oder Monat, die für die jeweilige Beschäftigtenkategorie gemäß den nationalen Gesetzen, Tarifverträgen oder betrieblichen Regelungen festgelegt sind. Jede Abweichung von der vereinbarten Vollzeit-Wochenarbeitszeit wird als Teilzeitbeschäftigung betrachtet. Unbefristet Beschäftigte haben kein Enddatum in ihren Anstellungsverträgen. Befristet Beschäftigte sind alle Beschäftigten des jeweiligen Unternehmens, die einen zeitlich befristeten Vertrag mit Enddatum haben. Grundsätzlich werden Befristungen im Regelfall zur Entlastung der Stammebelegschaft bei temporären Kapazitätsengpässen eingesetzt.

Insgesamt beschäftigt der Porsche AG Konzern über alle Regionen hinweg 41.780 Beschäftigte (2024: 42.615 Beschäftigte). Im Konzernabschluss befinden sich weitere Informationen zu den Beschäftigten des Porsche AG Konzerns.

→ Konzernanhang — Personalaufwand, → Konzernanhang —

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeitende

Im Berichtsjahr haben 2.607 Beschäftigte (2024: 1.782 Beschäftigte) den Porsche AG Konzern verlassen. Dies entspricht einer Fluktuationsquote von 6,1 % (2024: 4,2 %). Betriebsbedingte Kündigungen sind für die Porsche AG auf Basis der bestehenden Gesamtbetriebsvereinbarung zur Standortsicherung bis Ende Juli 2030 ausgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere Konzerngesellschaften Standortsicherungsvereinbarungen getroffen, die betriebsbedingte Kündigungen, je nach getroffener Vereinbarung, bis längstens 2030 ausschließen.

→ Weitere Richtlinien und Konzepte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen

Der Porsche AG Konzern beschäftigte im Berichtsjahr 2.029 Fremdarbeitskräfte (2024: 2.988 Fremdarbeitskräfte). Der Anteil an der Gesamtbelegschaft lag somit bei 4,9 % (2024: 7,0 %). Als Fremdarbeitskräfte gelten Leiharbeitnehmer. Darunter fallen Personen, die von externen Unternehmen bereitgestellt und deren Tätigkeiten vom Porsche AG Konzern kontrolliert werden.

Der Porsche AG Konzern legt großen Wert auf eine faire und angemessene Entlohnung, die den gesetzlichen Vorgaben und

branchenspezifischen Standards entspricht. Im Berichtsjahr entsprach die Vergütung der Beschäftigten im Porsche AG Konzern den jeweiligen Referenzwerten für angemessene Bezahlung. Nur in Singapur lag die Vergütung von 26,4 % (2024: 9,5 %) der Beschäftigten unterhalb des lokalen Referenzwerts für angemessene Bezahlung. Diese Abweichung betrifft insbesondere Vertriebsmitarbeitende, deren Vergütung einen signifikanten variablen Anteil umfasst. Unter Berücksichtigung der variablen Vergütungsbestandteile liegt die Gesamteinkommenshöhe dieser Beschäftigten über dem Referenzwert.

Beschäftigte aufgeschlüsselt nach Regionen und Art der Beschäftigung im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2025

Personenanzahl	Deutschland	Europa (ohne Deutschland)	Nordamerika exkl. Mexiko	China inkl. Hongkong	Übersee- und Wachstumsmärkte	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	35.743	3.414	1.112	806	705	41.780
Dauerhaft Beschäftigte	35.389	2.468	1.104	798	683	40.442
Befristet Beschäftigte	354	946	8	8	22	1.338
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	32.694	3.219	1.088	806	674	38.481
Teilzeitbeschäftigte	3.049	195	24	–	31	3.299

Beschäftigte aufgeschlüsselt nach Regionen und Art der Beschäftigung im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2024

Personenanzahl	Deutschland	Europa (ohne Deutschland)	Nordamerika exkl. Mexiko	China inkl. Hongkong	Übersee- und Wachstumsmärkte	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	36.741	3.182	1.087	949	656	42.615
Dauerhaft Beschäftigte	35.607	2.374	1.083	939	642	40.645
Befristet Beschäftigte	1.134	808	4	10	14	1.970
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	33.824	3.001	1.061	947	630	39.463
Teilzeitbeschäftigte	2.917	181	26	2	26	3.152

Beschäftigte im Porsche AG Konzern nach Geschlecht zum 31. Dezember 2025

Personenanzahl	Weiblich	Männlich	Divers	Keine Angabe	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	8.755	33.025	–	–	41.780
Dauerhaft Beschäftigte	8.115	32.327	–	–	40.442
Befristet Beschäftigte	640	698	–	–	1.338
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	6.546	31.935	–	–	38.481
Teilzeitbeschäftigte	2.209	1.090	–	–	3.299

Beschäftigte im Porsche AG Konzern nach Geschlecht zum 31. Dezember 2024

Personenanzahl	Weiblich	Männlich	Divers	Keine Angabe	Insgesamt
Gesamtbeschäftigte	8.801	33.814	–	–	42.615
Dauerhaft Beschäftigte	8.128	32.517	–	–	40.645
Befristet Beschäftigte	673	1.297	–	–	1.970
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	–	–	–	–	–
Vollzeitbeschäftigte	6.686	32.777	–	–	39.463
Teilzeitbeschäftigte	2.115	1.037	–	–	3.152

TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG
Im Berichtsjahr wurden innerhalb des Porsche AG Konzerns 76,5 % (2024: 76,8 %) der gesamten Beschäftigten von Tarifverträgen abgedeckt. Als Tarifvertrag gilt eine schriftliche Vereinbarung zwischen Gewerkschaften (beziehungsweise in ihrer Abwesenheit ordnungsgemäß gewählten Arbeitnehmervertretern) und Arbeitgebern, der unter anderem Arbeitszeit und Entgelt als Kernbestandteile regelt. Innerhalb des Konzerns bestehen jedoch keine Vereinbarungen über die Vertretung der Beschäftigten durch einen Europäischen Betriebsrat, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE).

Für die leitenden Angestellten, die nicht unter den Geltungsbe-
reich der tariflichen Regelungen fallen, werden die Arbeits- und
Beschäftigungsbedingungen beispielsweise in Sprecheraus-
schussvereinbarungen oder Richtlinien gewährleistet.

Die Abdeckung durch Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter
wird im Folgenden tabellarisch dargestellt. In Deutschland wer-
den 83,4 % der Beschäftigten von Tarifverträgen abgedeckt
und liegen damit auf dem Vorjahresniveau (2024: 83,7 %). Der
Gesamtprozentsatz der Beschäftigten in Deutschland, die von
Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind, liegt bei 96,6 % (2024:
97,2 %).

Bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften
werden Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für die Ar-
beitnehmer, die in einem direkten Arbeitsverhältnis mit Unter-
nehmen des Porsche AG Konzerns stehen, auch durch Tarifver-
träge festgelegt.

Tarifverträge und Arbeitnehmervertreter im Porsche AG Konzern zum 31. Dezember 2025

Abdeckungsquote (in %)	Tarifvertragliche Abdeckung		Sozialer Dialog
	Beschäftigter – Europäischer Wirtschaftsraum	Beschäftigter – Nicht- Europäischer Wirtschaftsraum	Vertretung am Arbeitsplatz im Europäischen Wirtschaftsraum
0–19			
20–39			
40–59			
60–79			
80–100	Deutschland		Deutschland

Die Angaben entsprechen dem Vorjahr, lediglich zur tarifvertraglichen Abdeckung Beschäftigter im nicht-europäischen Wirtschaftsraum
wurden im Vorjahr keine Angaben gemacht.

ARBEITSSCHUTZ

Der Porsche AG Konzern hat eine Verantwortung für den Schutz
seiner Beschäftigten sowie die Schaffung eines sicheren und
gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds nach geltenden interna-
tionalen Standards. Damit diese Bestrebung bestmöglich um-
gesetzt werden kann, überwacht der Konzern Vorfälle innerhalb
der Belegschaft im Rahmen eines Managementsystems für Si-
cherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Ziel ist es, die Anzahl

arbeitsbedingter Verletzungen und Erkrankungen zu überwa-
chen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Reduzierung dieser
Vorfälle einzuleiten.

Im Berichtsjahr wurden 98,4 % (2024: 99,5 %) der Beschäftig-
ten des Porsche AG Konzerns auf der Grundlage gesetzlicher
Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien

von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens abgedeckt.

Es wurden 331 meldepflichtige Arbeitsunfälle (2024: 483 meldepflichtige Arbeitsunfälle) von Beschäftigten registriert. Dies entspricht einer Quote (Total Recordable Injury Rate – TRIR) von 5,3 Arbeitsunfällen pro 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden. Im Vorjahr lag diese Quote bei 7,4.

Die Quote der Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen (Lost Time Injury Rate – LTIR) beträgt 0,7 pro 200.000 geleisteten Arbeitsstunden. Der Vorjahreswert lag bei einer Quote von 0,9.

Es ergaben sich 4.048 Tage (2024: 5.417 Tage), an denen die Beschäftigten des Porsche AG Konzerns ihren Tätigkeiten aufgrund von arbeitsbedingten Unfällen nicht nachkommen konnten.

Im Berichtsjahr kam es zu keinen Todesfällen infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen unter den Beschäftigten sowie Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette. Die Meldung von Todesfällen aufgrund von arbeitsbedingter Erkrankungen richtet sich nach den jeweiligen nationalen Vorschriften.

In der nachfolgenden Tabelle werden die angegebenen Zahlen aufgeschlüsselt.

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

	2025	2024
Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit		
Abgedeckte Beschäftigte (in %)	98,4	99,5
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen und arbeitsbedingte Erkrankungen zurückzuführen sind		
Anzahl der Todesfälle unter den Beschäftigten	–	–
Anzahl der Todesfälle unter den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette an den Standorten des Porsche AG Konzerns	–	1
Zahl und Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle		
Meldepflichtige Arbeitsunfälle unter den Beschäftigten	331	483
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden unter den Beschäftigten (TRIR)	5,3	7,4
Zahl der Ausfalltage		
Anzahl der Ausfalltage aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen unter den Beschäftigten	4.048	5.417

Methoden und Annahmen

Die Angaben zu Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden stichtagsbezogen ermittelt und in Personenanzahl ausgewiesen.

Die Fluktuationsquote wird bestimmt, indem die Anzahl der Abgänge ins Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten im Berichtsjahr gesetzt wird. Die absolute Fluktuation wurde zeitraumbezogen ermittelt und in Personenzahl ausgewiesen. Basis der Berechnungen sind die Daten von Januar bis Dezember des Geschäftsjahres der Beschäftigten. Innerhalb der Fluktuation werden nicht nur Kündigungen durch Beschäftigte, sondern auch Kündigungen durch das Unternehmen inkl. Aufhebungsvereinbarungen, Renteneintritte sowie das Versterben von Beschäftigten berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern stellt seinen Gesellschaften die Referenzwerte für eine angemessene Entlohnung zur Verfügung. Als objektiver Referenzwert innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) gilt der gesetzliche Mindestlohn eines Landes oder, falls kein solcher existiert, ein Referenzwert, der mindestens dem Mindestlohn eines Nachbarlandes mit vergleichbarem sozio-ökonomischem Status entspricht. Außerhalb des EWR fehlt eine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohnes. Daher werden die Referenzwerte der Living-Wage Datenbank der Wage Indicator Foundation für alle Länder außerhalb des EWR, in denen der Porsche AG Konzern Beschäftigte hat, herangezogen. Die zugrundeliegenden Werte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2025 aktualisiert. Die für die Berechnung der jeweiligen niedrigsten Bruttostundenlöhne herangezogenen Lohnbestandteile sind gemäß den Anforderungen der ESRS definiert und konzernweit einheitlich festgelegt. Für die Berechnung werden ausschließlich das Basisentgelt sowie garantierte Zusatzzahlungen berücksichtigt. Zur Beurteilung der angemessenen Entlohnung werden die jeweils niedrigsten Bruttostundenlöhne der Gesellschaften mit dem Referenzwert des jeweiligen Landes verglichen.

Die Total Recordable Injury Rate (TRIR) wird als Unfallhäufigkeitsindex erhoben und gibt an, wie viele meldepflichtige Arbeitsunfälle im Verhältnis zur Gesamtzahl der geleisteten Arbeitsstunden im Berichtszeitraum aufgetreten sind. Zur Berechnung wird die Anzahl der gemeldeten Arbeitsunfälle durch die Summe der geleisteten Arbeitsstunden dividiert und mit dem Faktor 1.000.000 multipliziert. Entsprechend der Definition fließen hierbei signifikante Arbeitsunfälle unabhängig vom Ausfall des Beschäftigten in die Berechnung ein. Zur Ermittlung der Lost Time Injury Rate (LTIR) wird die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle mit Ausfallzeiten durch die Summe der geleisteten Arbeitsstunden dividiert und anschließend mit dem Faktor 200.000 multipliziert. Die Ausfalltage werden basierend auf Kalendertagen ermittelt.

Da die Methodik zur Berechnung der Unfallhäufigkeit im Rahmen der CSRD-Berichterstattung im Jahr 2024 angepasst wurde, ist keine Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten der Jahre 2023 und älter gegeben.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Der Porsche AG Konzern fördert aktiv Diversität, Chancengleichheit und Gleichbehandlung aller Beschäftigten und sieht darin zugleich einen wichtigen unternehmerischen Erfolgsfaktor. Denn eine Vielfalt der Perspektiven stärkt die Innovationskraft und trägt zur nachhaltigeren Weiterentwicklung des Unternehmens bei. Der Porsche AG Konzern möchte eine Arbeitsumgebung schaffen, in der Beschäftigte jeden Alters und Geschlechts sowie unabhängig von Herkunft und kulturellem Hintergrund ihre verschiedenen Fähigkeiten und Sichtweisen bestmöglich einbringen können.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Zum Thema Diversität hat die Porsche AG strategische Dimensionen definiert, die sich an den gesetzlich geschützten Vielfaltsdimensionen – ethnische Herkunft, Geschlecht, Religion und Weltanschauung, Behinderung, Alter und sexuelle Identität – orientieren. Ziel ist es, Vielfalt bei der Porsche AG weiter zu stärken, die Einhaltung des deutschen „Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes“ zu fördern und ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jedes einzelnen Menschen anerkennt und unterschiedliche Perspektiven wertschätzt.

Handlungsfelder im Rahmen des Ansatzes für mehr Perspektivenvielfalt sind:

Diversitätshandlungsfelder

1. Bewusste Bildung von gemischten Teams
2. Frauenanteil erhöhen
3. Ethnische Vielfalt und internationale Erfahrung fördern
4. Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderungen erleichtern
5. LGBT*IQ-Community unterstützen
6. Zusammenarbeit zwischen den Generationen innerhalb der Belegschaft verbessern
7. Etablierung einer inklusiven Kultur und eines Verständnisses für die Vielfalt in allen Porsche AG Konzerngesellschaften

Zuständig für die langfristige Umsetzung von Chancengleichheit und Vielfalt sowie Employer Branding und Hochschulmarketing ist die Abteilung „Arbeitgeberattraktivität“. Sie handelt als Impulsgeber und Kompetenzpartner und gehört innerhalb des Vorstandsressorts „Personal- und Sozialwesen“ zum Bereich „Leadership & Development“. Die Ziele und Maßnahmen werden regelmäßig in Gremien wie z. B. dem „Arbeitskreis

Chancengleichheit“ abgestimmt und in regelmäßigen Abständen an den „Steuerkreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ sowie den „Lenkungsreis Umwelt und Nachhaltigkeit“ berichtet.

Die Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft des Porsche AG Konzerns umfasst dabei auch die Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden. Der Porsche AG Konzern sieht es als seine Aufgabe an, bei Mitarbeitenden sowohl fachliche als auch überfachliche Kompetenzen für sich verändernde Aufgaben und Rollen in verschiedenen Zukunftsfeldern zu entwickeln.

Mitarbeiterentwicklung und Gestaltung der Transformation

1. Strategische Kompetenzbedarfe identifizieren und Transformation proaktiv gestalten
2. Beschäftigte bedarfsgerecht qualifizieren und entwickeln
3. Führungskräfte bei der Gestaltung der Transformation unterstützen

Das Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns verändert sich rasant. E-Mobilität, Konnektivität, Digitalisierung und vieles mehr bestimmen zunehmend den Alltag. Jede dieser Entwicklungen hat unter Umständen auch Auswirkungen auf die Organisation der Porsche AG und die erforderlichen Kompetenzen im Porsche AG Konzern. Als Arbeitgeber zielt dieser darauf ab, eine nachhaltige und sozialverträgliche Transformation zu gestalten und seine Beschäftigten in Zeiten des Wandels zu begleiten und zu unterstützen. Mit der im Jahr 2021 gestarteten Initiative „Porsche Workforce Transformation“ richtet die Porsche AG ressortübergreifend ihre Kompetenzen und Organisation an den Anforderungen der Zukunft aus. Dabei werden vorhandene und erforderliche Kompetenzen identifiziert, bestmöglich genutzt und zielgerichtet weiterentwickelt. → **Maßnahmen**

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Gleichbehandlung und Chancengleichheit sind für den Porsche AG Konzern Grundwerte, die eine wichtige Rolle für das Wohlbefinden und die Zusammenarbeit der eigenen Belegschaft spielen. Die Bereitstellung eines vielfältigen sowie inklusiven Arbeitsumfelds, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet, ist in den folgenden Richtlinien und Konzepten dargestellt.

Über die gesetzlichen Grundlagen hinaus adressiert der Porsche AG Konzern die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit seiner Belegschaft mit konzernweiten Rahmenwerken und Richtlinien, mit denen die Bereitstellung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit gewährleistet werden sollen.

Der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG haben eine **Grundsatzklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** verabschiedet. Diese beschreibt Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte und zur Förderung guter Arbeitsbedingungen, u. a. bezogen auf Diversität und den Schutz vulnerabler Gruppen. Die Grundsatzklärung hält fest, dass keinerlei Form von Gewalt und Belästigung während, im Zusammenhang mit oder infolge der Arbeit geduldet wird. → **Richtlinien und Konzepte zum Themenbereich Arbeitsbedingungen**

Zudem regelt die **Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Eine detailliertere Beschreibung der Richtlinie findet sich unter → **G1 Unternehmensführung**.

Als zusätzliches Versprechen seines Engagements hat der Vorstand seit 2019 die **Charta der Vielfalt** – eine freiwillige Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – für die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften unterzeichnet. Damit engagieren sich die Konzerngesellschaften für ein diverses und vorurteilsfreies Arbeitsumfeld und sorgen nach Möglichkeit dafür, dass alle Beschäftigten – unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung sowie sozialer Herkunft – Wertschätzung erfahren. Die Charta ist öffentlich abrufbar.

Die Vorgaben des Porsche AG Konzerns in Bezug auf Menschenrechte, Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der eigenen Belegschaft sind als Grundwerte in der **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct)** festgeschrieben. Mehr Informationen zu den Verhaltensgrundsätzen finden sich im Kapitel → **G1 Unternehmensführung**. Die Leitlinie verbietet jegliche Art der Diskriminierung aufgrund von ethnischer oder nationaler Zugehörigkeit, Geschlecht, Religion, Weltanschauung, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung, Hautfarbe, politischer Einstellung, sozialer Herkunft oder sonstiger gesetzlich geschützter Merkmale. Darüber hinaus ist hier die Förderung von Inklusion festgelegt.

Ein zentraler potenzieller Erfolgsfaktor für die Umsetzung von Vielfalt und Chancengleichheit ist die Schaffung eines Porsche AG konzernweiten Bewusstseins für die Bedeutung und den Mehrwert des Themas. In jeder Konzerngesellschaft ist mindestens ein Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sich die Mitarbeitenden wenden können.

Die in den Verhaltensgrundsätzen dargelegten Inhalte zu Chancengleichheit und Gleichbehandlung sind einzuhalten, die Leitlinie weist auf interne und externe Meldekanäle für Hinweise auf potenzielle Regelverstöße hin. Mitarbeitende, die Diskriminierung oder Belästigung beobachten, erhalten durch die Leitlinie konkrete Vorgaben zum korrekten Umgang mit solchen Situationen.

Um von möglichen Verstößen gegen die Gleichbehandlung und Chancengleichheit innerhalb der eigenen Belegschaft rechtzeitig zu erfahren und diesen entgegenwirken zu können, wird die Verfügbarkeit von Kanälen zur betrieblichen Mitbestimmung sowie zur Beschwerdemöglichkeit transparent kommuniziert, bspw. während Schulungsmaßnahmen und Onboarding-Veranstaltungen für das Management. Die Beschwerdeverfahren werden ausführlich unter → **G1 Unternehmensführung** beschrieben.

Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt sind auch fester Bestandteil des **„Porsche Code“**. Der „Porsche Code“ wurde aufbauend auf dem Kulturleitbild der Porsche AG entwickelt und ergänzt die vier Grundwerte – Herzblut, Pioniergeist, Sportlichkeit, Eine Familie – um weitere Dimensionen sowie Verhaltensweisen. Der „Porsche Code“ liefert für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte der Porsche AG Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander und wird auch in ausgewählten Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns umgesetzt. Inwiefern diese Grundwerte im beruflichen Alltag auch gelebt werden, erfasst die Mitarbeiterbefragung → **„Porsche Puls“**. Der „Porsche Code“ steht Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung. Verantwortlich ist die Abteilung „Arbeitgeberattraktivität“.

Die **Richtlinie „HR Compliance“** regelt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien in der strategischen sowie operativen Personalarbeit des Porsche AG Konzerns. Zudem legt sie die Mindeststandards für die Förderung und Weiterentwicklung von Compliance und Integrität fest. Dazu gehören chancengerechte Prozesse und die Förderung von Diversität in einer vorurteilsfreien Arbeitsumgebung. Die Richtlinie obliegt dem Verantwortungsbereich des Vorstands.

Die Regelungen der Richtlinie richten sich an die verantwortlichen Organe in den betroffenen Konzerngesellschaften und enthalten Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards. Innerhalb der Porsche AG gelten diese Regelungen unmittelbar, d. h., Führungskräfte und Vorgesetzte haben darauf zu achten, dass die Mitarbeitenden die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt. Die operative Umsetzung wird durch die Personalbereiche verantwortet.

Die **Richtlinie „Arbeits- und Sozialrecht“** zielt darauf ab, die rechtskonforme Umsetzung bestehender Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften, u. a. das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz, innerhalb des Porsche AG Konzerns sicherzustellen. Die Richtlinie bestimmt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Rechtsberatung im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts und verpflichtet alle Konzerngesellschaften zur Einrichtung eines betrieblichen Beschwerdemanagements für Diskriminierungsfälle gemäß den nationalen gesetzlichen Regelungen.

Die Regelungen der Richtlinie enthalten Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards in den betroffenen Konzerngesellschaften. Innerhalb der Porsche AG gelten diese Regelungen unmittelbar, d. h., Führungskräfte und Vorgesetzte haben darauf zu achten, dass die Mitarbeitenden die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten.

Für den Nachweis aller Kontrollaktivitäten auf Ebene der Ressorts, Fachbereiche und Konzerngesellschaften enthält jede Richtlinie eine Kontrollmatrix, die in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Risikomanagement abgestimmt wird. Die Kontrollmatrix dient als Zusammenfassung aller erforderlichen Kontrollaktivitäten und soll somit für eine effektive Überwachung der Geschäftsprozesse sorgen.

MASSNAHMEN

Die Förderung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit ist für den Porsche AG Konzern wichtig. Neben der Chancengerechtigkeit zwischen den Geschlechtern steht die Vielfalt der internationalen Belegschaft im Vordergrund. Der Porsche AG Konzern legt Wert auf Offenheit gegenüber Menschen unterschiedlicher Herkunft und sexueller Orientierung und fördert auch eine harmonische sowie produktive Zusammenarbeit zwischen den Generationen – unter bewusster Einbindung von Menschen mit Behinderung.

Aus diesen Handlungsfeldern leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab, die fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt wurden. Der Status quo der jeweiligen Maßnahme wird laufend dokumentiert, festgehalten und regelmäßig dem Top-Management berichtet.

Maßnahmen in Bezug auf Förderung der Vielfalt und gegen Diskriminierung

SENSIBILISIERUNGS- UND SCHULUNGSMASSNAHMEN ZU DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT

Die Abteilung „Arbeitgeberattraktivität“ der Porsche AG bietet im Rahmen von Mitarbeitertrainings über alle Hierarchieebenen hinweg Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen zu Diversität und Chancengleichheit an: Diese umfassen neben Trainings für Mitarbeitende auch verpflichtende Trainings für neu ernannte disziplinarische Führungskräfte sowie für Mitarbeitende, die neu in den Managementkreis aufgenommen wurden.

KOMMUNIKATIONS- UND SENSIBILISIERUNGSMASSNAHMEN ZU DISKRIMINIERUNG

Die Porsche AG informiert die Mitarbeitenden regelmäßig im Rahmen von Veranstaltungen, bspw. zum Weltfrauentag, über die Funktionsweise der Porsche Antidiskriminierungsstelle.

→ Beschwerdeverfahren und Abhilfe

Die Porsche AG hat auch im Berichtsjahr ein digitales Lernmodul angeboten, das auf (un-)bewusste Diskriminierung aufmerksam macht und für verschiedene Formen der Diskriminierung sensibilisiert, um diesen vorzubeugen.

AUSBAU DER DIVERSITÄTS-NETZWERKE UND DER „INTERNATIONAL DIVERSITY COMMUNITY“

Die „Diversity Community“ der Porsche AG führt weltweit die Diversity-Managerinnen und -Manager der Konzerngesellschaften zusammen und stellt Werkzeuge sowie Impulse für die konkrete Umsetzung von Perspektivenvielfalt bereit.

Zur Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit setzt der Porsche AG Konzern zudem auf seine internen Diversity-Netzwerke und unterstützt deren Ausbau. Diversity-Netzwerke sind wichtige Bausteine, um unterrepräsentierten Perspektiven Sichtbarkeit verleihen zu können und dadurch Chancengleichheit gezielt zu stärken. Seit 2021 gibt es zur Unterstützung das „Handbuch Diversity-Netzwerke“, das die Gründung von Mitarbeiternetzwerken entlang geschützter Diversitätsmerkmale ermöglicht und entsprechende Rahmenbedingungen setzt.

Das Porsche-Frauen Netzwerk „She@Porsche“ ist seit 2019 eine etablierte Plattform für den ressortübergreifenden Erfahrungsaustausch. Es bietet verschiedene Dialogformate und vielfältige Unterstützung an, u. a. mittels kollegialer Fallberatung, Impulsen zum „Self-Empowerment“ oder Einblicken in den Arbeitsalltag. Dies soll eine bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Porsche AG, deren engere Vernetzung sowie die Berücksichtigung weiblicher Perspektiven ermöglichen. Im Berichtsjahr fand zum Weltfrauentag ein Rahmenprogramm mit Vorträgen und Paneldiskussionen statt.

Auch das Netzwerk „Proud@Porsche“ für Vertreter, Unterstützer und Interessierte der Vielfaltsdimension „sexuelle Orientierung und Identität“ hat seit 2019 einen festen Platz in der Porsche AG. Es tritt innerhalb und außerhalb der Porsche AG für Belange von Menschen unterschiedlicher sexueller Orientierung ein. Im Juli 2025 war „Proud@Porsche“ zum vierten Mal beim Christopher Street Day in Stuttgart vertreten – auch im Berichtsjahr begleitet vom Vorstand.

Das Väternetzwerk „Väter@Porsche“ soll das Verständnis für die moderne Vaterrolle transportieren, die Bedürfnisse von Vätern in der Porsche AG sichtbar machen sowie eine Anlaufstelle und Austauschplattform sein. Im Berichtsjahr führte das Netzwerk eine Veranstaltung zum Thema Männergesundheit durch.

Im Netzwerk „Cultures@Porsche“ wird seit 2023 bei der Porsche AG insbesondere der internationale Austausch gefördert und Perspektiven zusammengebracht. Begegnungen im Rahmen von unterschiedlichen Veranstaltungen fördern die kulturelle Vielfalt und ermöglichen Einblicke in verschiedene Märkte des Unternehmens.

Die verschiedenen Diversity-Netzwerke innerhalb des Porsche AG Konzerns verzeichneten im Berichtsjahr Zuspruch. Mehr als 3.000 Mitarbeitende haben sich in den Diversity-Netzwerken engagiert oder waren beteiligt.

VIELFALTSTAGE

In einer Themenwoche rund um den Deutschen Diversity Tag im Juli 2025 zeigte die Porsche AG die Bedeutung von Internationalität für den Unternehmenserfolg auf und bot dazu Einblick in internationale Märkte und vielfältige Karrierewege. Internationale Speisen in der Kantine rundeten die Tage durch einen Einblick in die kulinarische Vielfalt ab.

DIVERSITY TOOLBOX UND DIVERSITY CHECK

Eine „Diversity Toolbox“ unterstützte auch im Berichtsjahr die Führungskräfte der Porsche AG beim Einsatz für Diversität und Chancengleichheit in ihrem Arbeits- und Führungsalltag. Mittels zahlreicher Maßnahmen, Werkzeuge und Impulse ermöglichte sie, Perspektivenvielfalt in allen Dimensionen zu erleben und traditionelle Denk- und Verhaltensmuster zu hinterfragen. Im Berichtsjahr wurden neue Sensibilisierungsangebote entwickelt und bereitgestellt. Der „Diversity Check“ ist ein regelmäßiges Dialogformat, das im Berichtsjahr in ausgewählten Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt wurde. Anhand der Erhebung und Darstellung von Diversity-Kennzahlen und -Ergebnissen in den Organisationseinheiten werden Herausforderungen und individuelle Lösungsansätze erarbeitet. Ziel ist die Stärkung von Vielfalt und Etablierung einer inklusiven Führungskultur.

MENTORING

Das „Porsche Mentoring“ ist ein Format für übergreifenden Erfahrungsaustausch und beidseitigen Perspektivenwechsel. Eine „Matching“-Plattform bringt Mitarbeitende mit weniger Berufserfahrung und solche mit mehr Berufserfahrung zusammen. Dies soll auch den Austausch der Generationen fördern und für mehr gegenseitiges Verständnis sorgen. Das Mentoring steht den Beschäftigten der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften weltweit offen und wurde im Berichtsjahr fortgeführt: Im siebten Jahr seines Bestehens beteiligten sich 286 Mentoring-Tandems aktiv am Mentoring-Format. Im Berichtsjahr wurde zudem das Pilotprojekt zum Frauen-Mentoring fortgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Es bietet weiblichen Mentees die Möglichkeit, durch eine erfahrene weibliche Führungskraft individuell in ihrer Weiterentwicklung im Unternehmen unterstützt zu werden. Aufgrund der positiven Resonanz ist eine Weiterführung des Frauen-Mentorings vorgesehen.

Maßnahmen in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit

INKLUSION

Im Jahr 2023 startete die Porsche AG ein Projekt zur Förderung der Barrierefreiheit. Dieses analysiert in einem ersten Schritt zunächst die bauliche und digitale Barrierefreiheit, um darauf aufbauend geeignete Maßnahmen abzuleiten und diese schrittweise in Prozesse und Standards zu integrieren. Das Projekt wird fortlaufend weitergeführt und regelmäßig an aktuelle Bedarfe sowie gesetzliche Entwicklungen angepasst. Die baulichen Maßnahmen umfassen die beiden Standorte Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach der Porsche AG. Im Jahr 2024

wurde anlässlich des internationalen Tags der Menschen mit Behinderung erstmalig das „Inklusionscafé“ der Porsche AG angeboten. Das Format findet seither mindestens einmal im Jahr statt; im Sommer 2025 nahmen auch der Produktionsvorstand und der Inklusionsbeauftragte teil. Zum Tag der Menschen mit Behinderung fand im Berichtsjahr das dritte Inklusionscafé unter Beteiligung der Personalvorständin und des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden statt. Zudem wurde im Berichtsjahr die „Disability Community“ ins Leben gerufen – eine Austauschplattform für Mitarbeitende mit Behinderung der Porsche AG sowie für alle, die sich für das Thema Inklusion interessieren. Dort werden u. a. Informationen zum Thema Inklusion und Barrierefreiheit ausgetauscht.

Beide Formate tragen dazu bei, das Bewusstsein für Themen wie Inklusion und Schwerbehinderung zu fördern und Berührungspunkte zu Mitarbeitenden mit Behinderung zu bieten.

TRANS*-ORIENTIERUNGSHILFE

Trans*-Mitarbeitende der Porsche AG, Führungskräfte sowie andere am Thema interessierte Mitarbeitende sollen durch die im Berichtsjahr vorgestellte Trans*-Orientierungshilfe angesprochen werden. Diese stellt konkrete Handlungsempfehlungen, praktische Tipps und weiterführende Informationen zu Themen wie Stammdatenänderung nach Transition oder Diskriminierung zur Verfügung und unterstützt somit Trans*-Mitarbeitende in ihrem Arbeitsumfeld, indem Missverständnisse bei Kolleginnen und Kollegen vermieden und Barrieren abgebaut werden.

Vor allem die Rolle der Führungskräfte im Zusammenhang mit ihrer Verantwortung für eine integrative Arbeitsumgebung wird in der Orientierungshilfe betont. Die Führungskräfte sollen sich für ein respektvolles und empathisches Miteinander in den Teams einsetzen.

ERHÖHUNG DES FRAUENANTEILS IM MANAGEMENT

Die Porsche AG hat sich vorgenommen, in der Gesamtbelegschaft für ein ausgeglicheneres Geschlechterverhältnis zu sorgen und den Frauenanteil in der ersten und zweiten Führungsebene zu erhöhen. Um den Frauenanteil im Management auch über diese gesetzten → Ziele hinaus zu fördern, hat die Porsche AG im Berichtsjahr die Maßnahmen aus dem Projekt „Frauenanteil im Management“ fortgeführt.

Weibliche Führungskräfte und Potenzialträgerinnen der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften vernetzen sich im Rahmen des Programms „Porsche Women's Leadership“ (PWL). Am zweiten Porsche Women's Leadership Summit im Juli 2025 nahmen zahlreiche weibliche Führungskräfte teil. Darüber hinaus wurde mit der „Sponsoring Journey“ ein Format etabliert, das weibliche Talente auf Management-Ebene durch die individuelle Begleitung einer Sponsorin

oder eines Sponsors sowie durch personalentwicklungsorientierte Elemente gezielt bei der Vorbereitung auf eine höherrangige Zielfunktion unterstützt.

Maßnahmen in Bezug auf Kompetenzentwicklung von Mitarbeitenden und soziale Transformation

Im Rahmen des 2019 initiierten strategischen Kompetenzmanagements werden jährlich mit Vertretern der jeweiligen Unternehmensressorts die fachlichen und überfachlichen Entwicklungsbedarfe der Fachbereiche der Porsche AG erhoben. Diese werden zudem in einer Porsche AG-weiten Landkarte der strategischen Kompetenzen in der kurz-, mittel- und langfristigen Planung konsolidiert. Für strategisch relevante Tätigkeitsfelder werden auf diese Weise jährlich gezielt Reskilling- und Upskilling-Programme sowie Qualifizierungsangebote abgeleitet. Der Porsche AG Konzern zielt mit diesen Maßnahmen darauf ab, die Gleichbehandlung und Chancengleichheit für die eigene Belegschaft weiter auszubauen.

ZENTRALE QUALIFIZIERUNGS-INSTRUMENTE UND -ANGEBOTE

Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns können sich durch verschiedene Angebote bedarfsgerecht für zukünftige Aufgaben qualifizieren und persönlich weiterentwickeln.

Im Berichtsjahr wurden bei der Porsche AG und bei ausgewählten Konzerngesellschaften folgende Angebote ausgebaut und weitergeführt, mit denen sich Beschäftigte möglichst individuell qualifizieren und persönlich weiterentwickeln können:

Reskilling- und Upskilling-Programme in den Bereichen IT- und Automatisierungsplanung, Hochvoltssysteme, Daten und Künstliche Intelligenz, Software im Automobil, „Advanced Driver Assistance System“ und Autonomes Fahren wurden erfolgreich abgeschlossen. Dabei unterstützte die zweite Phase des Upskilling-Programms „Daten & KI“ bis zu 60 Mitarbeitende beim gezielten Ausbau ihrer Kompetenzen in Business Analytics, Data Analytics und Data Science. Das Angebot richtete sich an Einsteigerinnen und Einsteiger sowie Fortgeschrittene, indem es drei rollenbasierte Lernpfade zur Verfügung stellt: Business Analyst, Data Analyst und Data Scientist. Vermittelt wurden Inhalte wie Power BI und Tableau, Statistik, Python, Machine Learning, Software Engineering und Generative KI; Ziel ist die nachhaltige Befähigung zur Mitgestaltung datengetriebener Transformationsprozesse. Die erfolgreichen Teilnehmenden sind nun mit aktuellen Kompetenzen und Werkzeugen für künftige Anforderungen ausgestattet.

Die strategische Bedeutung sowie die konzeptionelle Qualität der Initiativen zeigt sich in der Verleihung des HR Excellence Award in der Kategorie „Learning & Development“. Die Programminhalte werden künftig einer größeren Zielgruppe modularisiert bereitgestellt.

Im Tarifbereich findet jährlich ein systematisiertes Qualifizierungs- und Entwicklungsgespräch zwischen Führungskräften und Mitarbeitenden statt – unabhängig von der Leistungsbeurteilung. Ziel sind die Identifikation individueller Qualifizierungsbedarfe und der bedarfsgerechte Kompetenzaufbau durch geeignete Maßnahmen. Die Vereinbarungen werden transparent im HR-System „Mein Porsche Cockpit“ dokumentiert und können fortlaufend nachverfolgt werden. Im Folgejahr findet eine gemeinsame Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen und Ziele statt. Darüber hinaus können Führungskräfte wie auch Mitarbeitende das zielgruppenspezifische Training „Fit für das QE-Gespräch“ absolvieren.

INITIATIVE ZUKUNFTSKOMPETENZEN

Die Porsche AG möchte die aus verschiedenen Analysen und von der Strategie 2030 Plus abgeleiteten Schlüsselkompetenzen bei den Beschäftigten gezielt fördern und weiterentwickeln. Im Berichtsjahr wurden acht zentrale Zukunftskompetenzen identifiziert und in vier Kompetenzpaare gegliedert: Veränderungsbereitschaft und Resilienz; Unternehmertum und Qualität; Künstliche Intelligenz und Software; Kommunikation und Zusammenarbeit.

Die abgeleiteten Qualifizierungsmaßnahmen sind gezielt auf diese Kompetenzpaare ausgerichtet. Beispielsweise bietet das Trainingsprogramm „Fokus Skills Gym“ kompakte Impulsvorträge und interaktive Übungen zu allen Zukunftskompetenzen. Sämtliche Angebote sind auf der digitalen „Learning Experience Plattform“ (LXP) der Porsche AG gebündelt, um einen schnellen Zugang für die Lernenden zu ermöglichen.

2025 startete auf der LXP zudem die Pilotphase des „Skill Coach“. Das Format unterstützt Angebote zur individuellen Kompetenzentwicklung und strategisches Skill-Management. Teilnehmende der Pilotphase erfassen ihre Skill-Profile durch Selbsteinschätzungen sowie Einschätzungen der Führungskraft und ergänzen diese durch gemeinsam definierte Entwicklungsziele. Dies schafft Transparenz über bestehende und benötigte Kompetenzen. Die Skill-Profile bilden die Basis für eine gezielte Weiterentwicklung. Qualitatives und quantitatives Feedback aus der Pilotphase dient als Grundlage für den weiteren unternehmensweiten Rollout.

Zur gezielten Förderung einzelner Zukunftskompetenzen werden verstärkt Teamformate eingesetzt, bei denen das Lernen von- und miteinander im Vordergrund steht. Beispiele hierfür sind Teamformate zu den Kompetenzfeldern Qualität, Verantwortungsübernahme und Kundenorientierung sowie der „Boxenstopp Zukunft“ zum Thema Daten & KI.

Im Themenfeld Daten & KI wurde im Berichtsjahr die Veranstaltungsreihe „Data & AI Labs“ für Führungskräfte konzipiert und die Umsetzung gestartet. Ziel ist die praxisorientierte Vermittlung von Kompetenzen im Umgang mit Daten und künstlicher

Intelligenz. In vier Modulen – virtuell und in Präsenz – werden strategische Grundlagen, KI-Anwendungen sowie deren Auswirkungen auf Organisation und Führung behandelt. Im Fokus stehen Machine Learning, KI-Agenten, Datenorganisation und Leadership im KI-Zeitalter. Die Umsetzung erfolgt seit dem dritten Quartal 2025 in enger Zusammenarbeit mit internen Fachbereichen und externen Partnern; insgesamt nehmen über 475 Führungskräfte teil. Die Reihe unterstützt die datengetriebene Transformation und fördert die aktive Rolle von Führungskräften in Bezug auf KI.

Ein weiteres Beispiel im Bereich Zukunftskompetenzen ist die Pilotierung einer Qualifizierungsinitiative für die Produktion am Standort Stuttgart-Zuffenhausen. Durch gezielte Workshops wurden Teams auf der Fertigungsebene insbesondere in den Kompetenzen Kommunikation und Zusammenarbeit sowie Unternehmertum und Qualität gestärkt. Das erfolgreiche Projekt soll über das Berichtsjahr hinaus fortgeführt werden.

BILDUNGSFÖRDERUNG

Die Porsche AG unterstützt die akademische Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden durch berufsbegleitende Bachelor- und Masterstudiengänge, die relevante Kompetenzen für die zukünftige Tätigkeit vermitteln. Die Förderung umfasst bis zu 60 % der Studiengebühren (maximal 20.000 Euro). Zusätzlich stehen den Mitarbeitenden während der gesamten Studiedauer fünf Tage bezahlte Freistellung ergänzend zur gesetzlichen Bildungszeit von bis zu fünf Tagen pro Jahr zu. Zu den Voraussetzungen für eine Förderung zählt u. a. eine mindestens zweijährige Betriebszugehörigkeit.

FÜHRUNGSKRÄFTE- UND TALENTENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr hat die Porsche AG die Maßnahmen zur Stärkung der individuellen Führungs- und Managementkompetenzen weiterentwickelt und durch vielfältige Qualifizierungsangebote für alle Ebenen – von Potenzialträgerinnen und -trägern im Tarifbereich bis zu Top-Managerinnen und Top-Managern – gezielt gefördert. Die Maßnahmen richten sich an Führungskräfte und Potenzialträgerinnen und -träger der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften. Sie wurden im Berichtsjahr anlassbezogen durchgeführt. Zielsetzung der Porsche-Managementprogramme sind die Qualifizierung von Führungskräften im Bereich Strategie und Leadership sowie die Vernetzung der Teilnehmenden innerhalb des Porsche AG Konzerns. Dazu zählt z. B. das Qualifizierungsprogramm für neue fachliche und disziplinarische Führungskräfte („MK-Programm“), das im Berichtsjahr neu aufgesetzt und inhaltlich an die Bedürfnisse der Zielgruppe angepasst wurde. Auch die erfolgreiche Fortführung von zwei modular aufgebauten Programmen für das obere und das Top-Management zählt hierzu. Beide Programme zielen darauf ab, den Teilnehmenden Impulse in Bezug auf zukunftsorientierte Kompetenzen und die strategische Ausrichtung ihres Bereichs zu vermitteln.

Im Berichtsjahr wurden verschiedene gezielte Qualifizierungs- und Schulungsinitiativen innerhalb der Managementprogramme für bestehende Führungskräfte der Porsche AG durchgeführt. Im Rahmen der „Lead Forward Initiative“ konnten sich Führungskräfte mit disziplinarischer und fachlicher Führungsfunktion gezielt mit den → **Leadership-Kriterien** der Porsche AG auseinandersetzen. Das breite Angebot bestand aus Dialog- und Kommunikationsangeboten in Präsenz, einem virtuellen Programm sowie „Learner Journeys“. In Kleingruppen konnten sich im Berichtsjahr rund 3.000 Führungskräfte ressortübergreifend zu aktuellen Führungsthemen austauschen. Ergänzend wurde ein Programm realisiert, das sich mit aktuellen Leadership-Kompetenzen auseinandersetzt und Führungskräfte darin unterstützt, diese gezielt auf die strategische Gestaltung des eigenen Bereichs zu übertragen.

Die Porsche AG hat auch die Identifikation und Weiterentwicklung von Potenzialträgerinnen und -trägern aus dem Tarifbereich im Berichtsjahr weiterverfolgt und verstärkt. Eine neue Struktur für Talentprogramme im Tarif wurde etabliert und damit sukzessive ein Talentprogramm je Ressort ausgerollt. Berufliche Orientierung, persönliche Weiterentwicklung und die Vernetzung über Ressortgrenzen hinweg stehen dabei im Vordergrund. Zentraler Bestandteil der Talentprogramme ist die Teilnahme am „Development Center“, einem ganzheitlichen diagnostischen Format, welches mit einem umfassenden Abgleich von Fremd- und Selbstbild eine entscheidende Basis für die berufliche Orientierung und individuelle Programmgestaltung liefert.

AUSLANDSENTSENDUNGEN

Als weltweit agierendes Unternehmen hat der Porsche AG Konzern ein großes Interesse daran, dass Mitarbeitende und insbesondere Führungskräfte international vernetzt denken und handeln. Daher wird die weltweite Mobilität der Mitarbeitenden sowohl innerhalb des Porsche AG Konzerns als auch gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern gezielt gefördert. Ein wesentliches Element hierbei sind die Auslandsentsendungen. Im Berichtsjahr waren Mitarbeitende der Porsche AG und deutscher Konzerngesellschaften in insgesamt 22 verschiedene Länder entsandt. Die Aktivitäten im Berichtsjahr konzentrierten sich vor allem auf eine verstärkte Kommunikation der Auslandseinsatzmöglichkeiten sowie den Ausbau des Wissenstransfers, z. B. durch Entsendepatenschaften und Informationsaustausch, um damit den Reintegrationserfolg zu stärken.

ZIELE

Mit den folgenden qualitativen und quantitativen Zielen arbeitet der Porsche AG Konzern in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten daran, die Bereitstellung eines vielfältigen und inklusiven Arbeitsumfelds zu unterstützen, das Gleichbehandlung und Chancengleichheit bietet.

Ziele in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit ERHÖHUNG DES FRAUENANTEILS IM MANAGEMENT

Bis zum Jahr 2030 strebt die Porsche AG an, die Vielfalt der Perspektiven weiter zu erhöhen. Dabei legt die Porsche AG großen Wert darauf, ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jeder und jedes Einzelnen fördert und alle Perspektiven wertschätzt. Um dies zu erreichen, setzt die Porsche AG auf die Zusammenarbeit in gemischten Teams, die unterschiedliche Perspektiven vereinen.

Ein Kriterium dafür ist die Erfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote auf der ersten und zweiten Führungsebene. Bei der

Porsche AG entspricht die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands dem Top Management und die zweite Führungsebene dem Oberen Managementkreis.

Im Berichtsjahr konnte die gesetzliche Geschlechterquote in der ersten Führungsebene mit 29,1 % (2024: 22 %) und in der zweiten Führungsebene auf 18,7 % (2024: 18,8 %) erfüllt werden. Damit wurden die selbst gesetzten Ziele für das Jahr 2025 erfüllt.

Bis zum Jahr 2030 soll ein Frauenanteil von 28 % auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und von 22 % auf der zweiten Führungsebene erreicht werden. Das Ziel wurde in 2025 vom Gesamtvorstand verabschiedet. Die Freigabe des Ziels erfolgte durch Gremien, in denen auch Frauen vertreten sind.

Mithilfe der digitalen Plattform Horizon wird die Entwicklung des Frauenanteils im Management stetig und kontinuierlich nachverfolgt.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zu Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit TOP-MANAGEMENT

Geschlechterverteilung in Führungspositionen im Porsche AG Konzern zum 31.12.2025

Anzahl der Mitarbeitenden	Weiblich	Männlich	Divers	Gesamt
1. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	23	126	–	149
Geschlechterverteilung (in %)	15,4	84,6	–	100,0
2. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	142	751	–	893
Geschlechterverteilung (in %)	15,9	84,1	–	100,0

Geschlechterverteilung in Führungspositionen im Porsche AG Konzern zum 31.12.2024

Anzahl der Mitarbeitenden	Weiblich	Männlich	Divers	Gesamt
1. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	20	124	–	144
Geschlechterverteilung (in %)	13,9	86,1	–	100,0
2. Führungsebene				
Geschlechterverteilung	141	738	–	879
Geschlechterverteilung (in %)	16,0	84,0	–	100,0

ALTERSGRUPPEN

Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen im Porsche AG Konzern

in %	2025	2024
Anteil der Beschäftigten unter 30 Jahren	13,5	16,1
Anteil der Beschäftigten zwischen 30 und 50 Jahren	67,1	65,6
Anteil der Beschäftigten über 50 Jahren	19,4	18,3

Personenzahl	2025	2024
Anteil der Beschäftigten unter 30 Jahren	5.638	6.839
Anteil der Beschäftigten zwischen 30 und 50 Jahren	28.042	27.970
Anteil der Beschäftigten über 50 Jahren	8.100	7.806

VERDIENSTUNTERSCHIEDE UND JÄHRLICHE BRUTTOGESAMTVERGÜTUNG

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap), beschreibt den prozentualen Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Bruttoeinkommen von weiblichen und männlichen Beschäftigten. Im Berichtsjahr lag es im Porsche AG Konzern bei 13,5 % (2024: 15,4 %). Dieser unbereinigte Wert wird maßgeblich von der geschlechtsspezifischen Verteilung in den Hierarchieebenen des Porsche AG Konzerns geprägt. Im Unterschied zum unbereinigten Gender Pay Gap berücksichtigt der bereinigte Gender Pay Gap Faktoren wie Qualifikation, Berufserfahrung, Tätigkeitssystem oder Position. Er zeigt also den verbleibenden Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen mit vergleichbaren Merkmalen. Dieser Wert fällt gemäß vorliegenden volkswirtschaftlichen Daten in der Regel deutlich niedriger aus als der unbereinigte Wert.

Das Verhältnis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Bruttogesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag für den Porsche AG Konzern beim 37,4-Fachen. Im Vorjahr lag dieser Wert beim 39,6-Fachen.

Methoden und Annahmen

Bei den Angaben zur Geschlechterverteilung auf der obersten Führungsebene definiert der Porsche AG Konzern dies als erste und zweite Führungsebene unterhalb der Verwaltungs- und Aufsichtsorgane.

Der unbereinigte Gender Pay Gap wird berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Lohn von männlichen Beschäftigten und dem durchschnittlichen Lohn von

weiblichen Beschäftigten gebildet wird. Diese Differenz wird anschließend durch den durchschnittlichen Stundenlohn der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert, um den Wert in Prozent zu erhalten. Die durchschnittlichen Stundenlöhne je Geschlecht werden auf Basis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der Beschäftigten berechnet.

Um das Verhältnis zwischen der höchstbezahlten Person und dem Vollzeitäquivalent der Beschäftigten zu ermitteln, wertet der Porsche AG Konzern die Median-Pay-Ratio aus. Hierbei wird ein Näherungsverfahren auf Basis der Medianvergütung und des Durchschnittseinkommens der Gesellschaften sowie der Einkommensverteilung innerhalb der Gesellschaften vorgenommen. Für die Berechnung der Durchschnittseinkommen der Beschäftigten der Gesellschaften wurde die gleiche Definition der jährlichen Bruttogesamtvergütung herangezogen wie für die Ermittlung des geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles. Abschließend wird die Vergütung des bestverdienenden Beschäftigten in das Verhältnis zum ermittelten Median-Pay-Level des Porsche AG Konzerns gesetzt.

Kennzahlen zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Der Porsche AG Konzern ermöglicht seinen Mitarbeitenden die Teilnahme an verschiedenen Weiterbildungs- und Kompetenzentwicklungsmaßnahmen. Im Berichtsjahr haben die kaufmännischen Auszubildenden im Schnitt 108,3 Schulungsstunden absolviert. Das Top-Management hat im Durchschnitt 11,6 Stunden absolviert. Die durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden pro Beschäftigten lag bei 19,7 Stunden (2024: 21,0 Stunden).

Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden pro Mitarbeiterkategorie

Durchschnittliche Schulungsstunden	2025	2024
Gewerbliche Auszubildende	59,9	60,1
Kaufmännische Auszubildende	108,3	106,4
Studierende im Praxisverbund	86,3	103,0
Leistungslohn	5,6	6,5
Angestellte	24,6	27,6
Managementkreis	24,2	23,1
Oberer Managementkreis	23,9	19,4
Top-Management-Kreis	11,6	9,6
Zeitlohn	9,8	10,9

Methoden und Annahmen

Basis der Berechnung der durchschnittlichen Zahl der Schulungsstunden pro Beschäftigten sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtsjahres.

Kennzahlen zu Verstößen und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung und Menschenrechten

Um potenziellen Risiken von Regelverstößen frühzeitig entgegenzuwirken, hat das Unternehmen ein konzernweites Hinweisgebersystem eingerichtet, an das Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns oder sonstige Dritte Hinweise auf potenzielles Fehlverhalten von Mitarbeitenden melden können.

→ G1 Unternehmensführung

Über das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns gingen insgesamt 208 Hinweise (2024: 164 Hinweise) ein. Hinweise bei den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD in Bezug zum Porsche AG Konzern sind nicht bekannt.

Von den eingegangenen Hinweisen wurde ein Fall (2024: zwei Fälle) als schwerer Regelverstoß bezogen auf Diskriminierung und Belästigung bestätigt. Zu Belegschaftsthemen, die sich nicht auf Diskriminierung und Belästigung bezogen (sonstigen Belegschaftsthemen), wurden in zwei Fällen (2024: keine Fälle) schwere Regelverstöße festgestellt.

Entsprechend dem Vorjahr sind keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit dem oben aufgeführten schweren Regelverstoß bezogen auf Diskriminierung und Belästigung angefallen.

Im Berichtszeitraum wurden keine schwerwiegenden Verstöße in Bezug auf Menschenrechte und damit einhergehenden Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns festgestellt. Dies entspricht dem Stand des Vorjahres.

Anzahl der Beschwerden und Verstöße im Bereich Diskriminierung und Menschenrechte

	2025	2024
Festgestellte schwere Regelverstöße zu Diskriminierung und Belästigung	1	2
Beschwerden bei nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD	–	–
Festgestellte schwere Regelverstöße zu sonstigen Belegschaftsthemen	2	–
Festgestellte schwerwiegende Menschenrechtsverstöße gemäß LkSG ¹	–	–

¹ Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die festgestellten Verstöße mit LkSG-Relevanz insoweit Verstößen gegen die Rahmenwerke entsprechen.

Methoden und Annahmen

Um festzustellen, wie viele Beschwerden über die Mitarbeitenden des Unternehmens geäußert wurden, wertet der Porsche AG Konzern sein Hinweisgebersystem hinsichtlich potenzieller und bestätigter schwerer Regelverstöße aus. Diese werden thematisch nach Diskriminierung und Belästigung sowie den weiteren Belegschaftsthemen kategorisiert.

Der Porsche AG Konzern ermittelt die Anzahl der schwerwiegenden Verstöße in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit seinen Arbeitskräften über die auf Konzernebene gemeldeten schwerwiegenden Verstöße. Dies schließt die Anzahl der schwerwiegenden Verstöße ein, bei denen gegen die Leitlinien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen verstoßen wurde.

S2 ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Arbeitsbedingungen	Gewährleistung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	■	□	■	□	□	■
	Gefährdung des Wohlbefindens der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	■	□	■	□	□	■
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle	Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	■	□	■	□	■	□
	Gefährdung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	■	□	■	□	■	□
Sonstige arbeitsbezogene Rechte	Gewährleistung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Positive Auswirkung	■	□	■	□	■	□
	Gefährdung von Menschenrechten für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	Negative Auswirkung	■	□	■	□	■	□
	Mögliche Nichteinhaltung von regulatorischen Vorgaben bezüglich Menschen- und Sozialrechten in der Wertschöpfungskette	Risiko	■	□	■	□	□	■

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 – 1 Jahr)  Mittelfristig (1 – 5 Jahre)  Langfristig (> 5 Jahre)

Im Nachhaltigkeitsmanagement des Porsche AG Konzerns gewinnt die Lieferkette stetig an Bedeutung. Mit neuen Fahrzeugkomponenten und der wachsenden Technologievielfalt steigt das Beschaffungsvolumen, die Anzahl der unmittelbaren Zulieferer wächst. Gleichzeitig erhöht die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeuge auch den Bedarf an spezifischen Rohstoffen, insbesondere für die Herstellung von Hochvoltbatterien. Im Berichtsjahr umfasste die gesamte Lieferkette der Porsche AG mehr als 2.300 unmittelbare Zulieferer für Produktionsmaterial sowie mehr als 4.700 unmittelbare Zulieferer für Nichtproduktionsmaterial.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung basiert für den Porsche AG Konzern auf nachhaltigerem und verantwortungsvollerem Handeln sowie der Achtung der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette. Möglichst sichere und menschenwürdige Arbeitsbedingungen sowie eine kontinuierliche Reduzierung der Umweltauswirkungen – speziell in den Abbaugebieten der notwendigen Rohstoffe – können einen Einfluss

auf das Leben der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette haben.

Das nachfolgende Kapitel beschreibt, mit welchen Richtlinien und Konzepten sowie Maßnahmen der Porsche AG Konzern möglichst sichere und faire Arbeitsbedingungen für die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette fördern möchte – einschließlich der Achtung der Menschenrechte, der Förderung von Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstiger grundlegender arbeitsbezogener Rechte.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF DIE ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Der Themenbereich Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurde im Rahmen der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich für den Porsche AG Konzern bestätigt.

Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Eine wesentliche tatsächliche positive Auswirkung auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette kann langfristig durch den Beitrag des Porsche AG Konzerns zu möglichst sicheren und fairen Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette entstehen, u. a. durch die Aufstellung eines → **Code of Conduct für Geschäftspartner** und die Durchführung von unabhängigen Audits bei unmittelbaren Zulieferern, einschließlich der Überprüfung von Arbeitsbedingungen sowie Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen.

Außerdem setzt sich der Porsche AG Konzern für einen verstärkten Dialog über die Förderung positiver Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft in der Wertschöpfungskette ein.

Gleichzeitig hat der Porsche AG Konzern auch eine tatsächliche negative Auswirkung auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als wesentlich identifiziert, die durch die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien entsteht. Einerseits kann die Umstellung durch veränderte Bedarfe an Komponenten und Rohstoffen für die Produktion zu einem Verlust von Arbeitsplätzen in der Wertschöpfungskette führen. Andererseits entstehen durch den steigenden Bedarf an anderer Stelle Unsicherheiten im Zusammenhang mit veränderten Arbeitsbedingungen. Die Auswirkungen resultieren aus dem Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns, das auf eine große Zahl an Zulieferern angewiesen ist.

Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Eine weitere wesentliche tatsächliche positive Auswirkung auf das Wohlbefinden der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette kann sich mittelfristig aus dem Beitrag des Porsche AG Konzerns zu Gleichbehandlung und Chancengleichheit ergeben. Dies zeigt sich insbesondere in folgenden Bereichen: der Bekämpfung jeglicher Form von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung und ungerechtfertigter Benachteiligung durch Geschäftspartner; der Förderung von Gleichberechtigung und angemessenem Verhalten gegenüber den Mitarbeitenden durch die Geschäftspartner sowie der Förderung der Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden in der Wertschöpfungskette zu Nachhaltigkeitsthemen (z. B. Menschenrechte). Der Porsche AG Konzern trägt über seine Geschäftsbeziehungen unmittelbar zur Realisierung dieser positiven Auswirkung bei, da die Umsetzung der genannten Aspekte eingefordert und die Einhaltung durch gezielte Audits überprüft wird. Diese Auswirkung kann alle Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette positiv beeinflussen.

Zugleich hat der Porsche AG Konzern auch eine potenzielle negative Auswirkung auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette als wesentlich identifiziert, die durch unzureichende Maßnahmen zur Verhinderung von Diskriminierung und Gewalt oder durch ein erhebliches geschlechterspezifisches Lohngefälle entstehen kann. Dies kann zu einer Beeinträchtigung der

Gleichbehandlung und Chancengleichheit von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette führen.

Auswirkungen und Risiken im Bereich „Sonstige arbeitsbezogene Rechte“

In der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Wahrung der Menschenrechte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als wesentlich für den Porsche AG Konzern identifiziert.

Die positive Auswirkung entsteht durch den Beitrag des Porsche AG Konzerns zu möglichst sicheren und fairen Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Dazu zählen u. a. die vertragliche Verpflichtung der Geschäftspartner zum Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit durch das „Human Rights Focus System“ (HRFS) sowie die Festlegung von Maßnahmen zur Überwachung von Hochrisikolieferanten bzw. deren Ausschluss bei Verstößen. Weitere Beiträge leisten Maßnahmen des Lieferantenmanagements, wie z. B. Lieferantenaudits einschließlich der Überprüfung von Arbeitsbedingungen sowie Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen und Maßnahmen gegen Schuldknechtschaft, moderne Sklaverei, Menschenhandel und Datenschutzmissbrauch. Weitere Details zum „Human Rights Focus System“ werden unter → **Strategische Herangehensweise** beschrieben.

Darüber hinaus wurde eine potenzielle negative Auswirkung rund um die Gefährdung von Menschenrechten für Beschäftigte in der Wertschöpfungskette identifiziert. Hierzu zählen Risiken verbotener Kinder- und Zwangsarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund von Geschäftstätigkeiten in Hochrisikoregionen sowie potenzielle Menschenrechtsverletzungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, bedingt durch das globale und komplexe Geschäftsmodell des Porsche AG Konzerns. Zudem besteht die Gefahr, dass Komponenten aus Hochrisikosektoren stammen und potenziell mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung gebracht werden. Auch besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass angemessene Unterkünfte und sanitäre Einrichtungen für die Beschäftigten der Wertschöpfungskette unzureichend bereitgestellt werden. Die Auswirkung beeinflusst die strategische Ausrichtung des Porsche AG Konzerns und ist im Strategiefeld „Nachhaltige Lieferkette“ der Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Sie steht im Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell, das auf eine große Zahl an Zulieferern angewiesen ist.

Des Weiteren wurde auch ein wesentliches finanzielles Risiko aus Verstößen gegen staatliche Regulierungen zum Schutz der Menschenrechte für den Porsche AG Konzern identifiziert. Entsprechende Gesetze einzelner Länder fordern Transparenz der Lieferketten bis hin zu Importverböten für Produkte, die selbst oder bei denen enthaltene Teile im Verdacht stehen, mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

Obwohl der Porsche AG Konzern an seinen eigenen Standorten und denen unmittelbarer Zulieferer keine Risiken für Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sieht, können durch Fehlverhalten in der weiter vorgelagerten Wertschöpfungskette Rechtsrisiken in diesem Zusammenhang entstehen. Als exponiert werden diesbezüglich Abbaugebiete von Kobalt, Nickel, Kupfer und Mica eingestuft. Mögliche Auswirkungen der Nichteinhaltung sind finanzielle Sanktionen, Importbeschränkungen für Fahrzeuge oder Bauteile sowie Reputationsschäden.

Dieser Herausforderung begegnet die Porsche AG mit Sorgfaltspflichtenprozessen, die sowohl den eigenen Geschäftsbetrieb als auch die Lieferkette und weitere Geschäftspartner umfassen. Die Porsche AG arbeitet im Rahmen von etablierten Due-Diligence-Prozessen mit der Risikoanalyse sowie Präventions- und Kontrollmaßnahmen, wie z. B. dem → „**Supply Chain Grievance Mechanism**“ (SCGM) oder dem konzernweiten → „**Raw Materials Due Diligence Management System**“ (RMDDMS) daran, potenzielle Verstöße zu identifizieren, zu bearbeiten, zu beheben oder zu vermeiden sowie die LkSG-bezogenen Risiken so weit wie möglich zu reduzieren.

MERKMALE DER BETROFFENEN ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Die Tätigkeiten des Porsche AG Konzerns können Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der gesamten vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette haben. Dabei handelt es sich um folgende Gruppen von Arbeitskräften:

- Arbeitskräfte, die an Porsche-eigenen Standorten tätig sind, aber nicht zur eigenen Belegschaft gehören, bspw. Arbeitskräfte in den Bereichen Abfallwirtschaft, Bauwesen, Beratung, Catering und Kantinen, Dienstleistungen an Maschinen, Marketing und Event, medizinische Dienste, rechtliche Dienstleistungen, Reinigungsdienste, Schulungen, Sicherheitspersonal, Visa-Reisemanagement.
- Arbeitskräfte, die für Unternehmen der unmittelbaren Zulieferer sowie in der vorgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind, bspw. Arbeitskräfte in den Bereichen Ausrüstungen und Arbeitskleidung, Fahrzeugkomponenten, Energie, Chemikalien, Schmierstoffe, Forschung und Entwicklung, IT-Hardware, IT-Entwicklung/Software, Logistik, Maschinen und Werkzeuge, Rohstoffe.
- Arbeitskräfte, die in der nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens tätig sind, bspw. Arbeitskräfte in den Bereichen Abwrackung, Callcenter, Fahrzeugaufbereitung, Inkasso, Laboratorien, Logistik, Mietdienstleistungen.

Auf Basis der abstrakten Risikoanalyse wurde ein Verständnis dafür entwickelt, welche Arten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von negativen Auswirkungen betroffen und stärker gefährdet sein könnten als andere. Die branchenorientierte Analyse im Berichtsjahr ergab ein erhöhtes potenzielles Risiko bei Produktionsmaterial, Rohstoffen, Logistikdienstleistungen, Maschinen, Werkzeugen, Ausrüstung, IT-Hardware, Reinigungsleistungen und Abfallmanagement.

EINBEZIEHUNG DER ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft des Porsche AG Konzerns sind diverse Austauschformate möglich, die eine direkte Interaktion mit den Mitarbeitenden erlauben. Mehr Informationen finden sich im Kapitel

→ **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens.**

Mit den Beschäftigten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist ein in der Intensität und Regelmäßigkeit vergleichbarer Austausch nur bedingt über Repräsentanten möglich. Dennoch wird die Einbeziehung dieser Arbeitskräfte über verschiedene indirekte und direkte Formate gefördert, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden.

Vertreter der Porsche AG stehen im Rahmen des Branchendialogs der Automobilindustrie zum Nationalen Aktionsplan (NAP) Wirtschaft und Menschenrechte mehrfach im Jahr mit Stakeholdern im Austausch. In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen wird mit weiteren Mitgliedern und Partnern – darunter Vertreter von Arbeitskräften entlang der Wertschöpfungskette wie Nichtregierungsorganisationen und Gewerkschaftsverbände – an Themen wie der Weiterentwicklung von Auditstandards sowie Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und zur Förderung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen gearbeitet. Die Ergebnisse finden im Rahmen des → **ReSC-Systems** Berücksichtigung.

Auch in anderen branchenübergreifenden Initiativen tauscht sich der Porsche AG Konzern mit Stakeholdern und betroffenen Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette aus.

Ein Beispiel hierfür ist die „Responsible Mica Initiative“. Die Initiative unterstützt das Ziel, die Bedingungen für die lokalen Arbeitskräfte beim Abbau von Mica (Glimmer) in Indien und Madagaskar zu verbessern. Sie zielt insbesondere darauf ab, die Menschen in den lokalen Dörfern zu befähigen, ihren Lebensunterhalt innerhalb einer gesetzeskonformen und legalen Glimmerlieferkette zu verbessern und die Gefahr von Kinderarbeit zu reduzieren.

Im Rahmen von Projektreisen fand auch im Berichtsjahr ein direkter Austausch mit Arbeitskräften und Gemeinschaften in den Abbaugebieten statt: Zusammen mit Industriepartnern haben sich Mitarbeitende der Porsche AG ein direktes Bild der Bedingungen beim Abbau von Mica in Madagaskar gemacht. Es wurden Abbaustandorte und Projektpartner ausgewählt, mit denen im kommenden Jahr konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Personen, die in Minen arbeiten, und deren Familien durchgeführt werden sollen.

Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG zudem seit 2020 im Projekt „CASCADE“ (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) zur Unterstützung von Kautschukbauern auf Sumatra, Indonesien. Die Partner bieten

vor Ort Schulungen an mit dem Ziel, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Kleinbauern zu verbessern. → **Corporate Citizenship**

Auch im Rahmen von Lieferantenaudits werden die Ansichten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette in Form von Befragungen (Interviews) anonymisiert einbezogen. Die Befragungen der Arbeitskräfte von Zulieferern dienen dazu, Verstöße oder Risiken im Rahmen des Audits zu identifizieren, und haben direkten Einfluss auf vereinbarte Maßnahmenpläne. Ein Beispiel für ein solches Auditformat ist der RSCI-Auditstandard der „Responsible Supply Chain Initiative“ (RSCI) des „Verbands Deutscher Automobilhersteller“ (VDA). Lieferantenaudits sind im Abschnitt → **Maßnahmen** näher beschrieben.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Die Porsche AG betreibt ein BHR (Business and Human Rights)-Beschwerdeverfahren, das in der Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“ im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte** definiert ist und zentral von der Porsche AG für den Porsche AG Konzern betrieben wird. → **G1 Unternehmensführung**

Das Verfahren bietet internen und externen Beschwerdeführern, einschließlich Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, vertrauliche Kommunikationskanäle zur Meldung von möglichen Menschenrechtsverstößen und Verletzungen umweltbezogener Pflichten. Die Meldekanäle sind öffentlich zugänglich und werden in klarer und verständlicher Sprache an interne und externe Zielgruppen kommuniziert. Somit steht das Verfahren auch den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zur Verfügung.

Eingehende Beschwerden werden im Rahmen eines standardisierten Prozesses bearbeitet. Bei Verstößen gegen menschenrechtliche oder umweltbezogene Pflichten im eigenen Geschäftsbereich oder bei einem unmittelbaren Zulieferer werden Maßnahmen ergriffen, um diese Verletzungen zu verhindern, zu beenden oder das Ausmaß der Verletzung zu minimieren. In schwerwiegenden Fällen kann dies zur vorübergehenden Sperre oder zur Beendigung der Geschäftsbeziehung führen. Bei mittelbaren Zulieferern werden gemeinsam mit Geschäftspartnern Maßnahmen bis zum Ausschluss von Subvergaben abgestimmt.

Die Verfahrensgrundsätze sowie Informationen zur Einreichung und Bearbeitung von Beschwerden sind in der Verfahrensordnung für das BHR-Beschwerdeverfahren beschrieben. Die Verfahrensordnung ist auf der Website der Porsche AG öffentlich verfügbar.

In Mitarbeiterschulungen werden das BHR-Beschwerdeverfahren und die zugehörigen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme thematisiert. Die Wirksamkeit des BHR-Beschwerdeverfahrens wird regelmäßig und anlassbezogen geprüft.

Gemäß → **Code of Conduct für Geschäftspartner** sind auch die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns verpflichtet, ein für

ihr Unternehmen geeignetes Beschwerdeverfahren einzurichten. Dadurch soll es möglich werden, Bedenken in Bezug auf Geschäftsethik, Menschenrechte oder Umwelt sowohl von den eigenen Beschäftigten der Geschäftspartner als auch von weiteren potenziell betroffenen Personen vorzubringen. → **Richtlinien und Konzepte**

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch unmittelbare (Tier 1) oder mittelbare (Tier n) Zulieferer des Porsche AG Konzerns.

Im Rahmen des SCGM werden mögliche Hinweise auf Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Porsche AG Konzerns in einem standardisierten Prozess durch die Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten der Porsche AG-Beschaffung und fallspezifisch unter Einbeziehung von relevanten Fachexpertinnen und -experten bearbeitet. Der Prozess hierfür ist im Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen beschrieben. → **G1 Unternehmensführung**

Im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen, wie etwa der Initiative „Drive Sustainability“, sowie in fachbereichsübergreifenden Arbeitsgruppen befassen sich die Expertinnen und Experten des SCGM-Teams mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Durch ihre Beteiligung haben sie die Möglichkeit, Optimierungsbedarfe für den SCGM zu identifizieren. Dabei werden auch relevante Stakeholder des Porsche AG Konzerns, bspw. NGOs als Vertreter von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, in den Dialog eingebunden. Auf diese Weise soll die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens sichergestellt werden.

Weitere Informationen zu konkreten Abhilfemaßnahmen werden im Abschnitt → **Maßnahmen** beschrieben.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Unternehmerische Verantwortung endet für den Porsche AG Konzern nicht an den Werkstoren. Die Achtung von Menschenrechten sowie die Gewährleistung möglichst sicherer, gesunder und fairer Arbeitsbedingungen sind ein wichtiges Anliegen an die unmittelbaren und mittelbaren Zulieferer und Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette. Darüber hinaus sollen diese auch Gleichbehandlung und Chancengleichheit in ihrer eigenen Belegschaft sowie in ihrer Wertschöpfungskette möglichst absichern und eine kulturelle, ethnische und religiöse Vielfalt sowie integrative Kultur fördern.

Mit der Erweiterung des Produktportfolios und der wachsenden Technologievielfalt hat der Porsche AG Konzern die nachhaltigkeitsorientierte Steuerung seiner unmittelbaren Zuliefererbeziehungen möglichst konsequent in den strategischen Fokus gerückt. Im Rahmen der → **Nachhaltigkeitsstrategie** wurde das

Strategiefeld „Nachhaltige Lieferkette“ definiert, unter dem Managementansätze und Maßnahmen gebündelt sind, mit denen eine ökologisch nachhaltigere Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolleres Ressourcenmanagement angestrebt werden.

Die im Folgenden beschriebenen strategischen Ansätze werden übergreifend zum Management der oben beschriebenen Auswirkungen und Risiken genutzt.

Responsible Supply Chain System

Um seine menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten wahrzunehmen, nutzt der Porsche AG Konzern als Managementansatz das „Responsible Supply Chain System“ (ReSC). Das ReSC-System wurde im Volkswagen Konzern entwickelt und dient als übergreifender Due-Diligence-Ansatz für die Beschaffung.

Ziel ist es, aufbauend auf einer systematischen Risikoanalyse menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken entlang der Lieferketten zu identifizieren und zu vermeiden bzw. zu minimieren. Es soll außerdem helfen, Verstöße zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Zulieferer kontinuierlich zu verbessern.

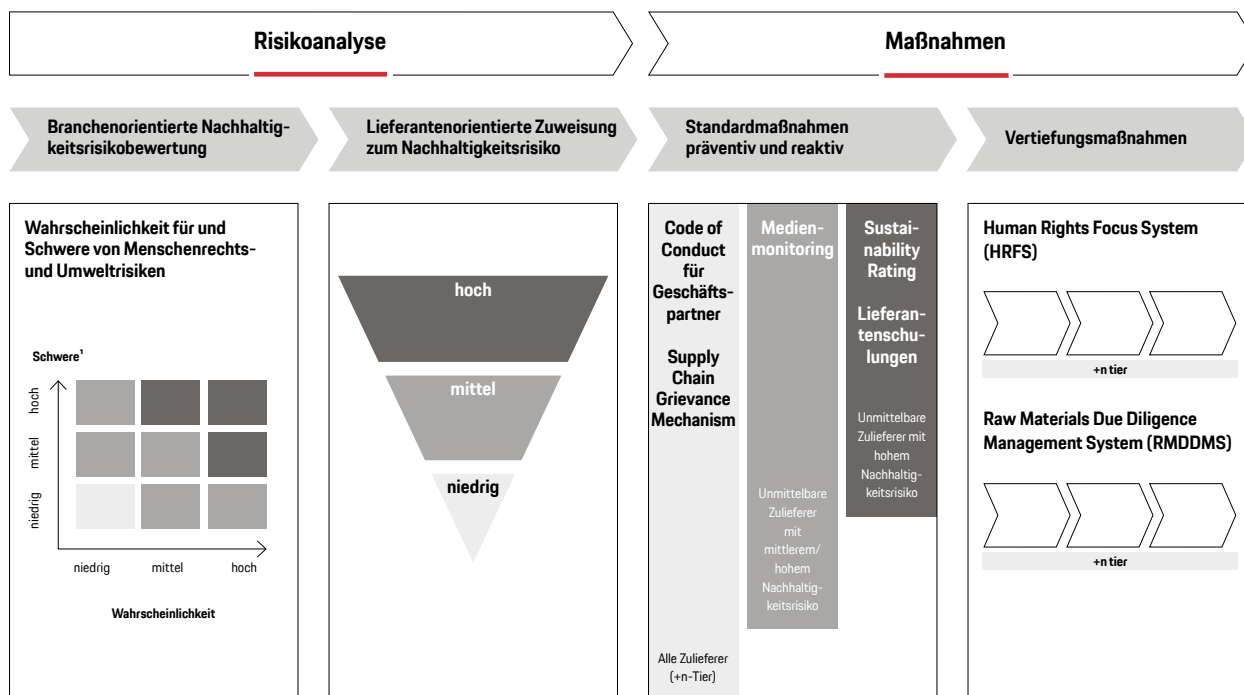
Das ReSC-System setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein und damit auch vor der konkreten

Vereinbarung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen. Der Porsche AG Konzern ermittelt gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern die Nachhaltigkeitsrisiken, die sich durch seine unmittelbaren Geschäftsbeziehungen ergeben können. Anlass- und risikobezogen werden auch mittelbare Zulieferer mitberücksichtigt. Händler sowie Kundinnen und Kunden sind jedoch nicht inbegriffen und werden nicht durch das ReSC-System abgedeckt.

Das ReSC-System beinhaltet die folgenden aufeinander aufbauenden Elemente:

- Risikoanalyse: Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, Risiken in der Lieferkette des Porsche AG Konzerns vorausschauend zu identifizieren.
- Standardmaßnahmen für alle unmittelbaren Zulieferer: Zu diesen proaktiven wie auch reaktiven Maßnahmen gehören der Code of Conduct für Geschäftspartner, der „Supply Chain Grievance Mechanism“ (SCGM), das Medienmonitoring, das Sustainability Rating (S-Rating) sowie die Qualifizierung von unmittelbaren Zulieferern und Mitarbeitenden.
- Vertiefungsmaßnahmen für Bereiche mit hohen Risiken: Diese umfassen das „Raw Materials Due Diligence Management System“ (RMDDMS), das „Human Rights Focus System“ (HRFS) und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Responsible Supply Chain System



¹ Schwere für die betroffenen Menschen und die Umwelt

Diese Elemente sind im Folgenden sowie in den Abschnitten → **Richtlinien und Konzepte** und → **Maßnahmen** dieses Kapitels beschrieben.

Das ReSC-System ist auf mehreren Ebenen im Volkswagen Konzern verankert, die strategische Gesamtverantwortung liegt beim Vorstand des Volkswagen Konzerns. Die operative Umsetzung im Porsche AG Konzern erfolgt in enger Abstimmung mit den Expertinnen und Experten des Volkswagen konzernweiten Netzwerks „Beschaffung Nachhaltigkeit“.

Die Umsetzung des Managementkonzepts ist verbindlich und für ausgewählte Gesellschaften des Porsche AG Konzerns in einem Vorgabedokument verankert. Die für die Implementierung erforderlichen Strukturen und Prozesse sind in konzernweiten Richtlinien und Prozessunterlagen dokumentiert. Diese stehen den zuständigen Funktionen intern zur Verfügung.

Die Wirksamkeit der im Rahmen des ReSC-Systems umgesetzten Maßnahmen wird regelmäßig überprüft. → **Abhilfemaßnahmen**

Sustainability Rating (S-Rating)

Als Steuerungsinstrument für die Lieferkette verwendet die Porsche AG im Vergabeprozess der Beschaffung für alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählte Zulieferer von Nichtproduktionsmaterial ein Nachhaltigkeitsrating: das Sustainability Rating (S-Rating). Anhand festgelegter Kriterien überprüft die Porsche AG menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte sowie die Einhaltung des → **Code of Conduct für Geschäftspartner**.

Das S-Rating ist seit 2019 ein im Volkswagen Konzern etabliertes Instrument. Im Berichtsjahr wurde der S-Rating-Prozess des Volkswagen Konzerns überarbeitet. Die neue Bewertungslogik unterscheidet nach positivem und negativem S-Rating: Unmittelbare Zulieferer mit einem positiven S-Rating erfüllen die Nachhaltigkeitsanforderungen und sind somit vergabefähig.

Ein negatives S-Rating bedeutet, dass der Zulieferer noch nicht alle notwendigen Nachweise eingereicht hat oder dass ein Verstoß gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen vorliegt. Bei einem negativen S-Rating ist ein Zulieferer grundsätzlich nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für unmittelbare Zulieferer, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt risikobasiert und anlassbezogen in einem mehrstufigen Prozess vor jeder Neuvergabe. Grundlage ist eine Risikoanalyse, die Umwelt- und Sozialaspekte berücksichtigt. → **Maßnahmen**

Die Risikoexposition wird durch eine Kombination aus einem Länderrisiko (am Produktionsstandort bzw. dem Ort der letzten Wertschöpfung) und einer Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer zu Unternehmensprozessen und -richtlinien ermittelt. Ergänzend finden risikobasierte Audits zur Überprüfung der Nachhaltigkeitsleistungen statt. Für das Länderrisiko werden

Daten eines spezialisierten Dienstleisters genutzt. Die Risikoexposition des unmittelbaren Zulieferers entscheidet über den Umfang der Prüfung.

Die Bewertung der unmittelbaren Zulieferer beginnt mit einem standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung – dem „Self-Assessment-Questionnaire“ (SAQ). Beim SAQ handelt es sich um einen gemeinsam in der „Drive Sustainability“-Initiative entwickelten Industriestandard, der sowohl regulatorische Compliance als auch Nachhaltigkeitskriterien und die Lieferantenanforderungen prüft. Seit 2019 ist der SAQ als Mindestanforderung für alle Zulieferer im Umfang des S-Ratings an Standorten mit mindestens zehn Mitarbeitenden verpflichtend.

Zusätzlich werden Lieferanten risikobasiert für Vor-Ort-Audits ausgewählt. Diese führt ein unabhängiger Nachhaltigkeitsauditor aus.

Beobachtet der Auditor Auffälligkeiten, erhält der unmittelbare Zulieferer eine negative Bewertung. Bei einer Zielerreichung unterhalb eines definierten Schwellenwerts setzt die Porsche AG gemeinsam mit dem betroffenen Zulieferer einen Maßnahmenplan auf („Corrective-Action-Plan“). Der Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten gemäß vereinbartem Zeitplan beheben. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird fallabhängig kontrolliert, bspw. im Rahmen eines Follow-up-Audits. Betroffene Zulieferer berücksichtigt die Porsche AG grundsätzlich so lange nicht bei Vergaben, bis sie die Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen. → **Abhilfemaßnahmen**

Neben SAQ und Audits beeinflussen weitere Instrumente – wie der → **Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM)** oder lastenheftspezifische Anforderungen (z. B. durch das → **RMDDMS**) – das S-Rating und damit die Vergabefähigkeit des Geschäftspartners.

Schulungen zum S-Rating sollen das Bewusstsein für Nachhaltigkeitskriterien unter der Belegschaft der Porsche AG fördern.
→ **G1 Unternehmensführung**

Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)

Das „Raw Materials Due Diligence Management System“ (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns ist ein integraler Bestandteil des ReSC-Systems. Das RMDDMS beschreibt den Prozess zur Identifizierung, Bewertung und Reduzierung von Nachhaltigkeitsrisiken in Rohstofflieferketten im Einklang mit den fünf Schritten der „Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct“ der OECD und den Anforderungen der „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“.

Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisiert der Porsche AG Konzern im Rahmen des Volkswagen Konzerns seine Aktivitäten anhand der Schwere und Wahrscheinlichkeit der Rechtsverletzung sowie des Einflussvermögens des Unternehmens.

Die Umsetzung erfolgt fortlaufend und bildet die Grundlage für ein systematisches Risikomanagement in der vorgelagerten Rohstofflieferkette. Die Entwicklung und Umsetzung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen erfolgt unter Nutzung der Volkswagen konzernweiten Steuerungsstruktur. Bestehende Instrumente wie der → **Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM)**, Medienmonitoring und Audits werden hierbei integriert.

→ **Maßnahmen**

Als Grundlage des RMDDMS dient die „Responsible Raw Materials Policy“ des Volkswagen Konzerns, die im Abschnitt → **Richtlinien und Konzepte** beschrieben wird.

Im Berichtsjahr wurde im Volkswagen Konzern eine erneute Bewertung der 18 als besonders risikobehaftet identifizierten Rohstoffe durchgeführt. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Baumwolle, Magnesium, Aluminium, Kupfer, Leder, Mica, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle und die seltenen Erden. In diesem Zusammenhang veröffentlicht der Volkswagen Konzern jährlich einen „Responsible Raw Materials Report“.

Human Rights Focus System

Um auf besonders schwerwiegende Menschenrechts- und Umweltrisiken in der Lieferkette angemessen reagieren zu können, wird zusammen mit dem Volkswagen Konzern das „Human Rights Focus System“ (HRFS) umgesetzt. Dieses System zielt darauf ab, strukturell bedingte Menschenrechts- und Umweltrisiken, die durch politische, geografische, gesellschaftliche oder wirtschaftliche Gegebenheiten entstehen, frühzeitig zu identifizieren und angemessen zu adressieren.

Im Rahmen des HRFS werden Themenfelder mit erhöhtem Risiko kontinuierlich identifiziert und vertieft analysiert. Dies unterstützt die Entwicklung geeigneter Präventions- und Abhilfemaßnahmen, die die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen. Auch Präventions- und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf Umweltrisiken können Ergebnis einer fokussierten Analyse sein.

Zur Analyse der menschenrechtlichen Risiken werden im Kontext des HRFS auch risikobasiert Vor-Ort-Audits durchgeführt.

→ **Maßnahmen**

Die Steuerung und Verankerung des „Human Rights Focus System“ erfolgt im Rahmen der Governance-Struktur des → **Responsible Supply Chain System**.

Business & Human Rights (BHR) Council

Die Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG erfolgt im Porsche AG Konzern über das sogenannte Business & Human Rights (BHR) Council, welches fachübergreifend besetzt ist. Dieses wird in seiner Arbeit durch eine Geschäftsstelle unterstützt.

Das BHR-Council berichtet regelmäßig (mindestens einmal jährlich) und anlassbezogen direkt an den Vorstand der Porsche AG. Wesentliche Inhalte dieser Berichterstattung sind u. a. menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus Risikoanalysen und Erkenntnisse aus der Prüfung von eingegangenen Beschwerden.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Themenbereich Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ist in zahlreichen Richtlinien und Konzepten des Porsche AG Konzerns geregelt.

Der Porsche AG Konzern richtet sein unternehmerisches Handeln an den folgenden internationalen Standards aus: der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte, dem Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den Prinzipien des UN Global Compact sowie den einschlägigen Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO).

In Deutschland sind zudem Vorgaben bzw. die Mindeststandards von Arbeitsbedingungen in einer Vielzahl von Gesetzen festgelegt, z. B. Betriebsverfassungsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Im Porsche AG Konzern sind diese Vorgaben und Standards Teil verschiedener Rahmenwerke und Richtlinien, die dazu beitragen sollen, eine positive Wirkung auf die Arbeitsbedingungen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu entfalten und negative Auswirkungen bestmöglich zu reduzieren. Die entsprechenden Richtlinien und Prozesse sind nachfolgend beschrieben.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Menschenrechte

Die im Folgenden beschriebenen Richtlinien und Konzepte werden zum Management der oben beschriebenen Auswirkungen und Risiken der Sub-Themen Arbeitsbedingungen sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte genutzt.

Das zentrale Dokument und die Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem Porsche AG Konzern und unmittelbaren Zulieferern ist der **Code of Conduct für Geschäftspartner**. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet unmittelbare Zulieferer, gemeinsame Werte einzuhalten, und übersetzt diese in konkrete Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsstandards.

Die Nachhaltigkeitsanforderungen im Code of Conduct für Geschäftspartner stützen sich u. a. auf die „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ (OECD Minerals Guidance)

und die Konventionen der ILO, insbesondere die Grundrechte bei der Arbeit und die Leitprinzipien der Initiative „Drive Sustainability“.

Den unmittelbaren Zulieferern der Porsche AG sind jegliche wissentliche Nutzung von Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei, Menschenhandel und Kinderarbeit untersagt. Die Geschäftspartner verpflichten sich, das Mindestalter gemäß dem jeweils anwendbaren Recht für Beschäftigte im Rahmen ihrer Aktivitäten und in ihren Lieferketten einzuhalten.

Die unmittelbaren Zulieferer sind durch den Code of Conduct für Geschäftspartner darüber hinaus dazu verpflichtet, jede Form von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung oder ungerechtfertigter Benachteiligung gegenüber ihren Beschäftigten im Arbeitsumfeld zu unterlassen. Verboten ist insbesondere eine Ungleichbehandlung etwa aufgrund der ethnischen oder sozialen Herkunft, der Hautfarbe, des Geschlechts, der Nationalität, der Sprache, der Religion, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, der Geschlechtsidentität, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, des Alters, des Familienstands, einer Schwangerschaft/Elternschaft, einer Gewerkschaftszugehörigkeit oder einer politischen Überzeugung, soweit diese auf demokratischen Grundsätzen und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht. Gleichbehandlung erfordert u. a. auch die Zahlung eines gleichen Entgelts für gleichwertige Arbeit.

Die unmittelbaren Zulieferer sollen allen Beschäftigten das Recht gewähren, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu gründen und ihnen beizutreten. Dabei verpflichten sich die direkten Geschäftspartner zur Neutralität und verurteilen jegliche Form der Diskriminierung oder Vergeltungsmaßnahmen aufgrund von Gewerkschaftsaktivitäten. Ebenso unterstützen sie das Recht auf Tarifverhandlungen sowie das Recht der Gewerkschaften, sich frei und in Übereinstimmung mit den geltenden Arbeitsgesetzen zu betätigen. Dieses Recht umfasst auch das Streikrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner umfasst auch Mindeststandards bezüglich Vergütung (existenzsichernder Lohn und pünktliche Bezahlung), Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Brandschutzvorgaben. Die unmittelbaren Zulieferer sind dazu verpflichtet, dass die Arbeitszeit den geltenden nationalen gesetzlichen Vorgaben und/oder den im jeweiligen Wirtschaftssektor geltenden nationalen Anforderungen entspricht und dass die Arbeitsbedingungen geltenden – auch hygienischen – Mindeststandards entsprechen.

Ferner sind sonstige arbeitsbezogene Rechte, wie bspw. Zugang zu sauberem Trinkwasser sowie hygienischen Mindestanforderungen und Sicherheit, in den Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner enthalten.

Die Anforderungen aus dem Code of Conduct für Geschäftspartner sind ein fester Bestandteil des Zulieferervertrags. Weiterhin werden die unmittelbaren Zulieferer verpflichtet, die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner wiederum an die eigenen Zulieferer der vorgelagerten Lieferkette weiterzugeben und angemessene Kontrollmaßnahmen zur Überprüfung einzurichten.

Um Integritätsrisiken sowie negativen sozialen oder ökologischen Auswirkungen entlang der Lieferkette vorzubeugen, werden unmittelbare Zulieferer über die Inhalte des Code of Conduct für Geschäftspartner der Porsche AG im Rahmen von Weiterbildungsmaßnahmen des Volkswagen Konzerns, wie z. B. eLearnings, informiert und zu aktuellen Herausforderungen im Rahmen der Lieferkette sensibilisiert.

Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** steht online in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Ein weiteres zentrales Dokument ist die **Responsible Raw Materials Policy** des Volkswagen Konzerns. Sie dient auch im Porsche AG Konzern als Leitlinie für eine möglichst verantwortungsvolle und nachhaltige Rohstoffbeschaffung und als Grundlage für das **RMDDMS**.

Die Richtlinie verfolgt das Ziel, möglichst nachhaltige und transparente Lieferketten für Rohstoffe zu schaffen. Dabei stehen der Schutz von Menschenrechten und Umwelt sowie ethisches Geschäftsverhalten im Mittelpunkt. Sie richtet sich u. a. nach den Vorgaben des OECD-Leitfadens zur Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln und der OECD-Leitlinien für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Der Anwendungsbereich der Richtlinie deckt alle Aktivitäten im Zusammenhang mit der Beschaffung, Verarbeitung, dem Transport und der Nutzung von Rohstoffen ab. Dazu zählen insbesondere Metalle, Mineralien, landwirtschaftliche Rohstoffe und Batterierohstoffe wie Lithium, Nickel, Kobalt und Naturgraphit. Auch Recycling und Kreislaufwirtschaft sind Teil des Anwendungsbereichs.

Die Richtlinie richtet sich insbesondere an unmittelbare Zulieferer (z. B. Rohstoffabbau, Verarbeitung), einschließlich konflikt-betroffener und risikoreicher Gebiete, die oft weit von diesen unmittelbaren Zulieferern entfernt liegen. Auch mittelbare Zulieferer (Tier n) sind einbezogen. Nachgelagerte Aktivitäten (z. B. Nutzung oder Entsorgung von Produkten) werden im Kontext von Umwelt- und Gesundheitsrisiken ebenfalls berücksichtigt.

Die Richtlinie wird öffentlich zugänglich gemacht, um Transparenz gegenüber relevanten Stakeholdern zu fördern.

Bei der Erstellung der Richtlinie wurden Erkenntnisse aus Branchen- und Multi-Stakeholder-Initiativen sowie interne fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen berücksichtigt.

Die **Responsible Raw Materials Policy** steht auf der Website des Volkswagen Konzerns in englischer Sprache zur Verfügung.

Die **Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** setzt den übergeordneten Rahmen für die Steuerung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Allgemeine Informationen zur Richtlinie finden sich im Kapitel **→ G1 Unternehmensführung**. Die Porsche AG verfügt zudem über eine **Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte**. Damit bekennen sich der Vorstand und der Konzernbetriebsrat der Porsche AG ausdrücklich dazu, Menschenrechte zu achten und insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern.

Die hierin festgelegten Schwerpunkte umfassen:

- Keine Kinderarbeit
- Keine Zwangs- und Pflichtarbeit sowie Ablehnung jeglicher Formen moderner Sklaverei
- Arbeitsschutz und arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren
- Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen
- Keine Diskriminierung und keine Belästigung, Förderung von Diversität und Schutz vulnerabler Gruppen
- Angemessene Entlohnung, Vergütungen und Leistungen
- Schutz der körperlichen Unversehrtheit, Verbot von Folter
- Keine Zwangsräumung sowie kein widerrechtlicher Entzug von Land, Wäldern und Gewässern
- Schutz vor schädlicher Bodenveränderung, Gewässerunreinigung, Luftverunreinigung, schädlichen Lärmemissionen oder übermäßigem Wasserverbrauch
- Umweltschutz bezogen auf den Umgang mit Quecksilber, persistenten organischen Schadstoffen und gefährlichen Abfällen

Für die Einhaltung und Überprüfung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG hat die Porsche AG klare Verantwortlichkeiten definiert. Der Vorstand der Porsche AG trägt dafür Sorge, dass Menschenrechte und umweltbezogene Pflichten in den Geschäftsaktivitäten geachtet werden.

Die Überwachung der menschenrechts- und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG beim Porsche AG Konzern hat der Vorstand der Porsche AG an das **→ Business & Human Rights (BHR) Council** delegiert.

Die Grundsatzerklärung ist im Internet frei zugänglich. Sie gilt für alle Beschäftigten des Porsche AG Konzerns an nationalen und internationalen Standorten, einschließlich konzernangehöriger Gesellschaften, auf die die Porsche AG einen bestimmten Einfluss ausübt. Die oben beschriebene Grundsatzerklärung

zur Achtung und Förderung der Menschenrechte behandelt die Themen Zwangs- und Pflichtarbeit sowie Kinderarbeit und bezieht sich damit auch auf Arbeitskräfte in der Lieferkette.

Die **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct)** für Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns enthält ebenfalls Grundsätze zu weiteren arbeitsbezogenen Rechten mit Blick auf die Wertschöpfungskette – bspw. die explizite Ablehnung von Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jeglicher Formen von moderner Sklaverei und Menschenhandel. Zusätzlich beschreibt die Leitlinie besondere gesetzliche Regelungen zum Schutz der Privatsphäre für den Umgang mit personenbezogenen Daten. Die Erhebung, Speicherung, Verarbeitung und sonstige Nutzung personenbezogener Daten bedürfen im Grundsatz der Einwilligung des Betroffenen, einer vertraglichen Regelung oder einer sonstigen gesetzlichen Grundlage. Die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) ist im **→ G1 Unternehmensführung** ausführlich dargestellt.

Im **Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen** ist das Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen geregelt sowie die Einhaltung von Sozialstandards in der Lieferkette beschrieben. Die Achtung der Menschenrechte und **→ Antikorruptionsvorschriften** im Rahmen der Porsche-Geschäftstätigkeit entlang der Wertschöpfungskette sind ebenfalls dargestellt. Das Handbuch gibt bspw. Vorgaben zur Durchführung von Analysen, um Risiken von Menschenrechtsverstößen zu identifizieren und mit festgelegten Maßnahmen zu steuern. Das Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen obliegt der Hauptabteilung „Beschaffung Zentralfunktionen, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention und Originalteile“ der Porsche AG.

Neben dem Code of Conduct für Geschäftspartner und den genannten Richtlinien adressieren mehrere material- und rohstoffspezifische Richtlinien die Themen Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der vorgelagerten Lieferkette. Diese sogenannten **Lastenhefte** wurden gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelt und im Porsche AG Konzern ausgerollt. Sie werden mit den entsprechenden Zulieferern geteilt und finden Anwendung bei der Neuvergabe von Beschaffungsaufträgen für Produktionsmaterial.

Zu den Vorgaben gehören etwa bei Batterierohstoffen eine möglichst vollständige Offenlegung der Rohstoffherkunft von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Graphit und die Anwendung von globalen Standards wie die der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA) und der „Responsible Minerals Initiative“ (RMI). Faire und sichere Arbeitsbedingungen enthält auch der „Global Workplace Standard“ der „Responsible Mica Initiative“, den das Lastenheft für Mica vorschreibt.

Richtlinien und Konzepte in Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Das Thema Gleichbehandlung und Chancengleichheit für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ist explizit in den Anforderungen des oben erwähnten Code of Conduct für Geschäftspartner beschrieben. Daneben hat der Vorstand der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften als zusätzliches Versprechen des Engagements die **Charta der Vielfalt** – eine freiwillige Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft – unterzeichnet. Mehr Informationen dazu finden sich in den Richtlinien und Konzepten im Abschnitt Gleichbehandlung und Chancengleichheit des → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern unternimmt im Rahmen des strategischen Ansatzes für mehr Nachhaltigkeit in der Lieferkette verschiedene Maßnahmen, um möglichst sichere und faire Arbeitsbedingungen sowie Gleichbehandlung und Chancengleichheit in seiner vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette weitestmöglich zu gewährleisten.

Neben den bereits beschriebenen Elementen des → **ReSC-Systems** adressiert der Porsche AG Konzern soziale Themen in der Wertschöpfungskette über diverse Maßnahmen, die fortlaufend und im Berichtsjahr umgesetzt, nachverfolgt und berichtet werden:

Präventionsmaßnahmen

RISIKOANALYSE

Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette zu ermitteln. Die Risikoanalyse stellt den ersten Schritt des → **ReSC-Systems** dar und erfolgt auf Basis der Geschäftsmodelle der Zulieferer. Dabei fließen sowohl externe als auch interne Daten zu Menschenrechts- und Umweltrisiken ein.

Anhand der Bewertung dieser Risiken werden die unmittelbaren Zulieferer in Risikoklassen eingestuft, denen ein niedriges, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet wird. Zusätzlich wird ein Länderrisikoscore einbezogen, um regionale Risikofaktoren zu berücksichtigen. Bei einem erhöhten Länderrisiko kann eine Hochstufung in eine höhere Risikoklasse erfolgen.

Entsprechend der Risikoeinstufung wird dem unmittelbaren Zulieferer ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet. Unmittelbare Zulieferer mit einer hohen Risikoeinstufung durchlaufen bspw. den → **S-Rating**-Prozess, wobei unmittelbare Zulieferer ab einer mittleren Risikoeinstufung einem → **Medienmonitoring** unterliegen. Unabhängig von der Risikoeinstufung des Zulieferers gelten weitere Maßnahmen wie die Anerkennung des → **Code of Conduct für Geschäftspartner** und des → **SCGM**.

Die Risikoanalyse soll Verstöße gegen menschenrechtliche Regulierungen vermeiden bzw. minimieren sowie die Nachhaltigkeitsleistung der unmittelbaren Zulieferer verbessern. Sie ermöglicht außerdem die Reaktion auf Risiken im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung sowie Wasser- und Sanitäreinrichtungen in der Wertschöpfungskette.

MEDIENMONITORING

Eine relevante Voraussetzung zur Identifizierung, Vorbeugung und Minderung menschenrechtlicher Risiken in der vorgelagerten Lieferkette ist die Erhöhung der Lieferkettentransparenz. Die Porsche AG setzt hierbei auch auf neue Technologien, wie z. B. ein spezialisiertes IT-Tool eines externen Dienstleisters, um potenzielle Risiken sowie negative Auswirkungen u. a. in Rohstofflieferketten erkennen zu können: Ein konstantes Monitoring frei verfügbarer Internetquellen inkl. sozialer Medien soll schnell Hinweise auf mögliche Verstöße geben.

Werden im Rahmen des Monitorings Anhaltspunkte auf mögliche Verstöße gegen den → **Code of Conduct für Geschäftspartner** durch Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, werden diese geprüft und, sofern erforderlich, im → **SCGM** bearbeitet. Durch das Medienmonitoring können potenzielle Verstöße identifiziert werden, auch wenn keine direkte Meldung im Rahmen des Hinweisgebersystems oder Feststellungen in Lieferantenaudits erfolgen.

LIEFERANTENAUDITS

Ein zentrales Instrument zur Bewertung von Risiken und zur Identifikation geeigneter Maßnahmen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette – insbesondere im Zusammenhang mit der Herstellung von Batterien – sind Audits. Der Porsche AG Konzern führt gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern im Rahmen des → **RMDDMS** und des → **HRFS** risikobasierte sowie anlassbezogene Vor-Ort-Audits bei unmittelbaren und mittelbaren Zulieferern durch. Das Auditprogramm ist risikobasiert und umfasst die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette – vom Tier-1-Lieferanten bis zu Minenstandorten.

Ziel der Audits sind die Identifikation von möglichen Lücken in der Nachhaltigkeitsleistung, die Aufdeckung tatsächlicher negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte sowie die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmenplänen (bei unmittelbaren Zulieferern verpflichtend). Mögliche Lücken oder negative Auswirkungen müssen durch den unmittelbaren Zulieferer gemindert werden – auch dann, wenn die Audits in der vorgelagerten Lieferkette (Tier n) durchgeführt wurden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Follow-up-Audits überprüft (Desktop-Review oder erneutes Vor-Ort-Audit).

Die Auditkriterien orientieren sich an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und prüfen u. a., ob Lieferanten über geeignete Managementsysteme zur Vermeidung menschenrechtlicher Risiken verfügen.

Zu den Auditformaten zählen bspw. der RSCI-Auditstandard der Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI), die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) und Volkswagen spezifische Standards wie der Vor-Ort-Check im Rahmen des → **S-Ratings**, der Sozial-Standard-Audit, der vor allem im Rahmen des → **HRFS** Anwendung findet, sowie spezifische Rohstoffaudits. Die Audits werden von beauftragten Dritten unabhängig durchgeführt. Die Durchführung erfolgt bisher anlassbezogen, die Ausweitung auf eine regelmäßige Durchführung bei den RSCI-Audits ist geplant.

Im Berichtsjahr wurden keine Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter gemäß dem LkSG durch Zulieferer der Porsche AG festgestellt. Da sich das LkSG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass somit keine Verstöße gegen diese Rahmenwerke vorliegen.

DIALOGMASSNAHMEN UND INITIATIVEN

Die Porsche AG kooperiert mit nationalen und internationalen Partnern, um menschenrechtliche Risiken besser zu verstehen und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Dazu zählen bspw. Branchen- und Lieferketteninitiativen.

Unter anderem nimmt die Porsche AG am Branchendialog der Automobilindustrie zum Nationalen Aktionsplan (NAP) Wirtschaft und Menschenrechte teil. Das Multi-Stakeholder-Forum ist seit dem Berichtsjahr im UN Global Compact Netzwerk Deutschland e.V. (UN GCD) angesiedelt und soll einen Beitrag zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltsprozesse leisten.

Gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern ist die Porsche AG auch Mitglied der „Responsible Supply Chain Initiative“ (RSCI) des „Verbands Deutscher Automobilhersteller“ (VDA) sowie von „Drive Sustainability“, einer Partnerschaft von 18 führenden Automobilunternehmen, die sich gemeinsam für eine nachhaltigere Lieferkette im Automobilsektor engagieren. Materialspezifische Initiativen zur Förderung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen in Ursprungsländern sind bspw. die → **Responsible Mica Initiative** oder das Projekt → **CASCADE** (Naturkautschuk).

In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen arbeitet der Porsche AG Konzern gemeinsam mit weiteren Mitgliedern und Partnern an Themen wie der Weiterentwicklung von Auditstandards sowie Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und zur Förderung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Ergebnisse finden im Rahmen des → **ReSC-Systems** Berücksichtigung.

Mit ausgewählten unmittelbaren Zulieferern führt die Porsche AG strategische Nachhaltigkeitsdialoge, um sich kontinuierlich zu relevanten Themen auszutauschen und eine verbesserte Transparenz in der Wertschöpfungskette zu erreichen.

Die Beteiligten reflektieren gemeinsam Chancen und Herausforderungen und bestimmen Ansätze für nachhaltiges Handeln.

SCHULUNG UND QUALIFIZIERUNG

Beschäftigte in der Beschaffung der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften wurden im Berichtsjahr regelmäßig zu diversen Themen wie menschenrechtliche Aspekte sowie S-Rating und aktuellen Änderungen im Bereich Risiko-/Lieferantenmanagement informiert und geschult.

Neben den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns erhalten auch Beschäftigte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern Schulungen zu Nachhaltigkeitsstandards, S-Rating und Integrität. Die eigenen Arbeitskräfte sowie die Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette werden so für nachhaltigkeitsbezogene Themen – auch im Hinblick auf gesetzlich geforderte Menschenrechtsaspekte – sensibilisiert. Weitere Information zu Schulung und Qualifizierung sind im Kapitel → **G1 Unternehmensführung** beschrieben.

Abhilfemaßnahmen

Potenzielle Verstöße gegen menschenrechtliche oder umweltbezogene Pflichten bei unmittelbaren Zulieferern werden im standardisierten → **Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM)** durch Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten der Beschaffung sowie gegebenenfalls Fachexpertinnen und -experten bearbeitet. Der SCGM wird im Abschnitt → **Beschwerdeverfahren und Abhilfe** näher erläutert. Im Fall von Verstößen werden Maßnahmen ergriffen, um diese möglichst zu beenden und/oder zu minimieren.

Bei konkreten Anhaltspunkten für Verstöße in der vorgelagerten Lieferkette werden im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten unverzüglich Maßnahmen zur Prävention, Beendigung oder Minderung ergriffen.

Wenn Verletzungen bei einem unmittelbaren Zulieferer im Rahmen eines Vor-Ort-Audits festgestellt werden, werden diese gemeinsam mit dem Zulieferer anhand eines Maßnahmenplans („Corrective Action Plan“) adressiert. Der Zulieferer muss die festgestellten Auffälligkeiten zeitnah beheben. Je nach Schwere des Verstoßes werden im Zusammenhang mit Geschäftspartnern angemessene Reaktionen bis hin zur Beendigung der Geschäftsbeziehung vorbehalten. Audits sind im Abschnitt → **Lieferantenaudits** näher beschrieben. Die Wirksamkeit der im Rahmen des → **ReSC-Systems** umgesetzten Maßnahmen wird jährlich überprüft. Grundlage bildet die Methodik Input – Output – Outcome – Impact, die eine systematische Bewertung entlang der Wirkungskette ermöglicht. Dabei wird für jede Maßnahme untersucht, welche Ressourcen eingesetzt wurden (Input), welche Aktivitäten durchgeführt wurden (Output), welche unmittelbaren Ergebnisse erzielt wurden (Outcome) und ob eine Veränderung bei der Zielgruppe erkennbar ist (Impact).

Ergänzend wurden im Rahmen der Vertiefungsmaßnahmen des → **ReSC-Systems** zusätzliche Mechanismen zur Wirksamkeitsprüfung etabliert.

Im → **RMDDMS** wird die Wirksamkeit der Maßnahmen regelmäßig überprüft – z. B. durch Re-Audits, Wirkungsindikatoren und Rückmeldungen aus Stakeholderdialogen.

Im Human Rights Focus System (HRFS) ist die Wirksamkeitsmessung integraler Bestandteil. Eine Maßnahme gilt als wirksam, wenn sie – entsprechend ihrer Zielsetzung – eine messbare Reduktion menschenrechtlicher Risiken bzw. des Verursachungsbeitrags des Volkswagen Konzerns erreicht.

Auch für unmittelbare Zulieferer mit einer negativen Bewertung im → **S-Rating** werden zielgerichtet in den entsprechenden Themenfeldern Maßnahmen zur Verbesserung erarbeitet und aufgezeigt.

ZIELE

Die Porsche AG verwendet seit 2019 ein Nachhaltigkeitsrating als Steuerungsinstrument für seine Lieferkette: das → **Sustainability Rating (S-Rating)**. Das damit verbundene Ziel steuert sowohl die wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als auch die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu Lieferanten. → **G1 Unternehmensführung**

Konkret hat sich die Porsche AG in Abstimmung mit den relevanten internen Fachexpertinnen und -experten zum Ziel gesetzt, bis 2030 umsatzbasiert mit 93 % der relevanten unmittelbaren Zulieferer den intern festgelegten Qualitätsstandard (positives Rating) bezüglich Nachhaltigkeit zu erfüllen.

Für 2025 hatte sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, dass 87 % der unmittelbaren Zulieferer eine positive Bewertung durch das S-Rating erhalten. Der Erfüllungsgrad lag bei 89 %. Der Basiswert im Jahr 2019 betrug 71 %.

Die Zielsetzung erfolgte im Rahmen der → **Nachhaltigkeitsstrategie** im Strategiefeld „Nachhaltige Lieferketten“, das darauf abzielt, die Lieferkette verantwortungsvoller zu gestalten, Risiken möglichst zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten. Ein direkter Einbezug von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette oder einschlägigen Vertretern hat nicht stattgefunden.

Das Ziel sowie die Analyse wesentlicher Änderungen bei unmittelbaren Zulieferern werden durch eine kontinuierliche Überprüfung und Zusammenarbeit erreicht. Die Werte des S-Ratings können von den beauftragten Mitarbeitenden der Beschaffung in einer Datenbank des Volkswagen Konzerns eingesehen werden. Die Ergebnisse werden regelmäßig über die Beschaffungsstrategie in den Volkswagen Konzern berichtet.

Mithilfe des S-Ratings soll die Integration verantwortungsvoller Unternehmenspraktiken bei unmittelbaren Zulieferern gefördert, Verbesserungspotenziale aufgezeigt und Anreize geschaffen werden, die Nachhaltigkeitsanforderungen zu erfüllen, um vergabefähig zu sein. Dieser Prozess soll potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette mindern bzw. verhindern.

Bei den unmittelbaren Zulieferern will die Porsche AG Konzern eine ökologisch nachhaltigere Beschaffung, die Einhaltung von Menschenrechtsstandards, soziale Beschäftigungspraktiken sowie ein verantwortungsvolleres Ressourcenmanagement erreichen.

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
–	Stärkung von betroffenen Gemeinschaften/ Umweltprojekten durch Corporate-Citizenship-Initiativen	Positive Auswirkung	☐	☒	☐	☒	☐	☐

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 – 1 Jahr)  Mittelfristig (1 – 5 Jahre)  Langfristig (> 5 Jahre)

Regionen und Gemeinschaften an seinen Standorten und darüber hinaus weltweit zu unterstützen, die Umwelt zu erhalten, gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu sichern und das bestehende gesellschaftliche Miteinander zu stärken, ist eine wesentliche Ambition für den Porsche AG Konzern. Er versteht sich als ein verantwortungsbewusstes Mitglied und verlässlicher Partner der Gesellschaft.

AUSWIRKUNGEN IN BEZUG AUF CORPORATE CITIZENSHIP

Der Porsche AG Konzern hat die Stärkung von betroffenen Gemeinschaften und Umweltprojekten durch Corporate-Citizenship-Initiativen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als eine wesentliche unternehmensspezifische positive Auswirkung identifiziert.

Um diese positive Auswirkung realisieren zu können, koordiniert und steuert der Porsche AG Konzern verschiedene Aktivitäten: Lokale Umweltschutzprojekte können das Umweltbewusstsein schärfen und die Teilnehmenden weiterbilden, Bildungsprojekte oder Spenden- und Freiwilligenaktionen sollen die beteiligten Gemeinschaften stärken.

Diese wesentliche Auswirkung bestärkt den Porsche AG Konzern in seiner strategischen Ausrichtung auf das Thema und unterstreicht dessen Bedeutung für Menschen sowie Umwelt. Aus diesem Grund ist das Strategiefeld „Partner der Gesellschaft“ ein fester Bestandteil der → **Nachhaltigkeitsstrategie**.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern engagiert sich im Rahmen seines Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ für eine Vielzahl gemeinnütziger Initiativen in zahlreichen Ländern. Er unterstützt aktiv Corporate-Citizenship-Projekte, Spendenaktionen und gesellschaftliche Aktivitäten, die auch denjenigen Menschen zugutekommen sollen, deren Lebensumfeld direkt oder indirekt mit dem Porsche AG Konzern verbunden ist. Vor allem junge und benachteiligte Menschen, die in unterschiedlicher Form mit schwierigen Lebensumständen konfrontiert sind, sollen durch gezielte Förderung und Ausbildung ihre persönliche Lebenssituation langfristig verbessern. → **Maßnahmen**

Unter dem Motto „Chancen für Menschen“ möchte der Porsche AG Konzern Menschen bei der Arbeit, in ihrem Leben und bei der Erfüllung ihrer Träume vor allem durch Selbsthilfeprojekte unterstützen. Die bestehenden und geplanten gesellschaftlichen Initiativen sollen sich weltweit auf die Wirkungsfelder „gute Lebens- und Arbeitsbedingungen“, „Klimawandel“, „Bildung“, „Integration“ und „Sport“ ausrichten.

Die Corporate-Citizenship-Initiativen sollen einen langfristigen gesellschaftlichen Mehrwert in den genannten Wirkungsfeldern erwirken. Sie zielen darauf ab, Chancen, Teilhabe und Perspektiven, vor allem für benachteiligte Menschen, zu ermöglichen.

Die Stärkung von betroffenen Gemeinschaften durch Corporate-Citizenship-Initiativen wird vom Porsche AG Konzern durch das zentral koordinierende Kernteam „Partner der Gesellschaft“ anvisiert. Es besteht aus Vertretern der relevanten Organisationseinheiten der Porsche AG und den Verantwortlichen der sozialen Fokusprojekte und tagt regelmäßig. Es legt eine übergreifende Umsetzung des Strategiefelds „Partner der Gesellschaft“ fest und vernetzt die relevanten Fachabteilungen. Außerdem entscheidet das Gremium über die finanzielle Förderung von Projekten aus einem eigens dafür vorgesehenen Gesellschaftsfonds. Mit diesem sollen gezielt ausgewählte Projekte im Bereich des gesellschaftlichen Engagements gefördert werden.

Die Umsetzung von Förder- und Spendenprojekten wird von einem eigenen Team in der Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ zentral betreut. Auch die Aktivitäten im Bereich gesellschaftliches Sportsponsoring werden dort von einem weiteren Team aus zentral gesteuert und organisiert.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Porsche AG Konzern verfolgt mit internen Managementansätzen und Vorgaben das Ziel, eine einheitliche und rechtskonforme Umsetzung von Corporate-Citizenship-Projekten, Spendenaktionen und gesellschaftliche Aktivitäten zu gestalten.

Die **Richtlinie „Spenden und gesellschaftliches Sponsoring“** umfasst grundlegende Rahmenbedingungen für Förderprojekte und regelt übergeordnete Aufgaben der Porsche AG sowie die sich daraus ergebenden Mindestvorgaben für die Konzerngesellschaften (inkl. Freigabebedingungen).

Förderprojekte werden vornehmlich standortbezogen umgesetzt und sollen einen langfristigen gesellschaftlichen Mehrwert in den Kernfeldern Sport, Kultur, Umwelt, Soziales sowie Bildung und Wissenschaft erzeugen.

Sämtliche Spenden- und Sponsoringgelder sind nach den Vorgaben der Richtlinie einheitlich, rechtskonform und ausschließlich im Interesse des Porsche AG Konzerns zu verwenden. Gefördert werden ausschließlich Institutionen, die anstreben, einen positiven Beitrag zur Achtung und Förderung der Menschenrechte zu leisten.

Alle eingehenden Spenden- und Sponsoringanfragen sind entlang festgelegter Wertgrenzen nach dem Vier-Augen-Prinzip zu bearbeiten und zu prüfen. Daraus ergibt sich eine Zu- oder Absageempfehlung. Die lokale Geschäftsführung gibt Förderprojekte der Konzerngesellschaften frei, bei größeren Projekten ist die Zustimmung der Porsche AG erforderlich. Die Gesamtverantwortung liegt bei der Abteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ der Porsche AG, die jährlich dem Gesamtvorstand einen Spendenbericht über den ganzen Porsche AG Konzern präsentiert.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr mehr als 300 Spendenprojekte mit über 25 Mio. € unterstützt, von denen er viele schon seit Jahren fördert. In der Spendensumme sind im Berichtsjahr getätigte Zustiftungen an die Ferry-Porsche-Stiftung enthalten. Das Engagement soll einen positiven Beitrag zur Entwicklung der Gesellschaft leisten. Der Porsche AG Konzern möchte sich auf diese Weise als ein Vermittler sozialer, ökologischer und gesellschaftlicher Verantwortung positionieren. Die folgenden Abschnitte erläutern eine Auswahl einzelner Initiativen für das gesellschaftliche Engagement des Porsche AG Konzerns näher.

Soziale Fokusprojekte im Rahmen von „Partner der Gesellschaft“

PORSCHE AFTERSALES VOCATIONAL EDUCATION (PAVE)
Im Programm „Porsche Aftersales Vocational Education“ (PAVE) bildet der Porsche AG Konzern seit Jahren qualifizierte Mitarbeitende in technischen Berufen aus. Die Teilnehmenden durchlaufen Ausbildungsprogramme nach europäischem Standard an internationalen Standorten und können anschließend in den Handelsorganisationen des Porsche AG Konzerns und weiterer Marken des Volkswagen Konzerns zum Einsatz kommen.

Junge Erwachsene, oft aus sozial benachteiligten Verhältnissen, erhalten so Zugang zu fundierter Ausbildung, während die Handelsorganisationen qualifizierte Mitarbeitende gewinnen. Langfristige Schulkooperationen verankern die Ausbildung lokal.

Im Berichtsjahr wurde im Rahmen der internationalen Fachkräftesicherung ein weiteres Projekt im Porsche Zentrum Stuttgart fortgeführt, wo PAVE-Fachkräfte für einen dreimonatigen Praxisaustausch zum Einsatz kamen. Das Projekt hat zum Ziel, Migrationskompetenzen aufzubauen und eine faire Fachkräftemigration zu fördern.

JOIN THE PORSCHE RIDE

Die globale Initiative „Join the Porsche Ride“ unterstreicht das umfassende soziale und gesellschaftliche Engagement des Porsche AG Konzerns. Sie definiert standortspezifische Schwerpunkte wie Umweltbildung, Inklusion von Menschen mit Behinderung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz. Die Umsetzung erfolgt an ausgewählten internationalen Standorten und basiert auf langfristigem, lokalem Engagement. Ein Taycan fungiert als Symbol und Botschafter für nachhaltige Entwicklung und begleitet die Initiative über inzwischen sieben Standorte.

Im Berichtsjahr führte der Porsche AG Konzern die bestehenden Projekte an bereits etablierten Standorten fort. In Malaysia wurde bspw. ein Umweltbildungsprogramm an weiteren Grundschulen ausgebaut. Das Programm führt Kinder spielerisch an die Themen Umweltschutz und Abfallvermeidung heran. Zudem startete eine übergeordnete Initiative gemeinsam mit Porsche Central and Eastern Europe. Dabei werden bereits regional durchgeführte soziale Aktivitäten durch einen modularen Ansatz zum Thema „Empowerment“ erweitert oder neue entwickelt. Der Fokus liegt hier auf Fachkräftesicherung, Kultur, Umwelt, Gesundheit und digitaler Verantwortung.

PORSCHE HILFT

Ehrenamtliches Engagement ist ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften. Die Initiative „Porsche hilft“ vermittelt Beschäftigte als ehrenamtlich Helfende und die Porsche AG ergänzt das Engagement zentral durch finanzielle Hilfen. Sie verdeutlicht, dass jede und jeder Einzelne einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag leisten kann.

Eine digitale Plattform vermittelt interessierte Mitarbeitende als Freiwillige an Organisationen und Vereine. Auf der Plattform finden interessierte Mitarbeitende ein passendes Projekt und können direkt vor Ort helfen.

Die Porsche AG baut diese Initiative laufend aus und erweitert das Spektrum möglicher Einsätze. Im Berichtsjahr leisteten die Freiwilligen über 3.000 Stunden ehrenamtliche Arbeit. Einige Beispiele:

Rund 450 Mitarbeitende der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften engagierten sich für die Initiative „Supp_optimal Essen für alle“ der Bürgerstiftung Stuttgart. Die Porsche AG unterstützt die Initiative seit 2020. Wohnsitzlose erhalten dort Lebensmittel und warme Mahlzeiten. Freiwillige der Porsche AG engagierten sich an insgesamt 16 Einsatztagen im Berichtsjahr ehrenamtlich, indem sie Mahlzeiten aus gereteten Lebensmitteln zubereiteten und rund 3.000 Mahlzeiten an bedürftige Menschen ausgaben. Zusätzlich spendete die Porsche AG 200.000 € für rund 50.000 Mahlzeiten.

Über 160 Mitarbeitende beteiligten sich an Pflanzaktionen des Trinkwasserwald e. V. für mehr und besseres Trinkwasser im Berichtsjahr. Der Verein engagiert sich für Umweltbildung, Bewusstseinsbildung und naturnahen Waldbau. 2025 pflanzten die Freiwilligen der Porsche AG und der Porsche Leipzig GmbH bei vier Aktionen über 11.000 Bäume.

Die jährliche Weihnachtsaktion von Mitarbeitenden der Porsche AG erfüllt Weihnachtswünsche benachteiligter Kinder. Insgesamt erfüllten die Freiwilligen mehr als 90 Wünsche und spendeten rund 1.500 €.

CASCADE

Die Porsche AG nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung auch entlang ihrer Wertschöpfungskette wahr. So ist sie Mitglied zahlreicher sozialer Initiativen, die sich für eine möglichst nachhaltigere Gewinnung von Rohstoffen sowie für die Gewährleistung von Menschenrechten und fairen Arbeitsbedingungen einsetzen. Gemeinsam mit Michelin engagiert sich die Porsche AG in diesem Zusammenhang u. a. für den nachhaltigen Abbau von Naturkautschuk. Das Projekt „Committed Actions for Smallholders Capacity Development“ (CASCADE) soll vor Ort mehr Transparenz und bessere Arbeitsbedingungen schaffen. Seit 2020 konnten bereits mehr als 3.600 Kleinbäuerinnen und Kleinbauern auf der indonesischen Insel Sumatra erreicht werden, über 1.800 davon im aktuellen Berichtsjahr. Bis 2027 soll diese Unterstützung insgesamt über 6.500 Kleinbäuerinnen und Kleinbauern zugutekommen.

TURBO FÜR TALENTE – JUGENDFÖRDERUNG IM SPORT

Mit ihrer Jugendförderung „Turbo für Talente“ unterstützt die Porsche AG junge Nachwuchssportlerinnen und -sportler in verschiedenen Sportarten in sieben Partnervereinen und investiert damit gezielt in ihre Zukunft. Bei den Engagements geht es nicht nur um die Unterstützung einer fundierten sportlichen Ausbildung, sondern auch um die soziale und persönliche Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

Mit der Initiative „Talente Hand in Hand“ vermittelt die Porsche AG darüber hinaus zusammen mit den Partnervereinen und sozialen Einrichtungen Werte wie Toleranz, Leidenschaft sowie Respekt und fördert den Umgang mit Themen wie Inklusion, Umweltbewusstsein und Gesundheit. Im Berichtsjahr gab es 17 Aktivitäten von „Talente Hand in Hand“.

Im Fußball bestehen Partnerschaften mit den Stuttgarter Kickers, der Red Bull Fußball Akademie, Borussia Mönchengladbach, VfB Stuttgart und FC Erzgebirge Aue. Im Eishockey fördert die Porsche AG den Nachwuchs der Bietigheim Steelers. Im Basketball ist die Porsche AG Namensgeberin der Ludwigsburger Porsche Basketball-Akademie (BBA), der Kaderschmiede der MHP RIESEN Ludwigsburg.

Zu den jährlich stattfindenden Kernaktivitäten der Porsche Jugendförderung gehören der Porsche Turbo Award und der Porsche Fußball Cup.

Im Rahmen des Porsche Turbo Award ehrte die Porsche AG im Berichtsjahr jeweils drei Nachwuchssportler der sieben Partnervereine in den Kategorien „Beste sportliche Entwicklung“, „Beste schulische Leistung“ und „Außergewöhnliches soziales Engagement“.

Bei dem regelmäßig stattfindenden Porsche Fußball Cup, einem Turnier in Stuttgart, steht neben dem sportlichen auch der soziale Aspekt der Porsche Jugendförderung im Fokus.

Ausgewählte soziale Projekte weltweit

MAKE-A-WISH

Anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Porsche Sportwagen“ im Jahr 2023 hat der Porsche AG Konzern seither insgesamt rund 1,8 Mio. € an die Organisation „Make-A-Wish“ gespendet, die schwerkranken Kindern und Jugendlichen Träume und Wünsche erfüllt. Die Erfüllung eines Herzenswunsches und der Weg dorthin kann Kindern einen Heilungs- und Hoffnungsschub geben, der mit einer klassischen Therapie nicht immer erreicht werden kann. In Anlehnung an den Porsche 356, den ersten Porsche-Sportwagen, wurden innerhalb von drei Jahren 356 Wünsche erfüllt und damit Kindern und ihren Familien in einer schweren Zeit Hoffnung geschenkt.

UN TECO

Seit 2012 unterstützt Porsche Latin America die Organisation „Un Techo“ finanziell und durch das Engagement lokaler Importeure und Freiwilliger. Die Organisation setzt sich für Hilfsbedürftige in den benachteiligten Stadtteilen lateinamerikanischer Städte ein. Sie stellt Notfallbehausungen zur Verfügung, bietet Bildungsprogramme an und will dadurch die Lebensqualität der Familien verbessern. Bisher konnten insgesamt 868 Häuser in 15 Ländern errichtet werden. Davon wurden 51 Notfallbehausungen im Jahr 2025 in 13 verschiedenen Ländern erbaut. Seit Beginn der Partnerschaft haben sich über 13.000 Mitarbeitende der Porsche Latin America und von lokalen Importeuren ehrenamtlich für Techo engagiert.

RACING FOR CHARITY

Anlässlich des 24-Stunden-Rennens von Le Mans führte die Porsche AG im Berichtsjahr zum dritten Mal die Spendenaktion „Racing for Charity“ durch. Sie spendete dabei 500 € für jede absolvierte Runde der drei teilnehmenden Werks-Porsche 963. Die Hybrid-Prototypen drehten insgesamt 1.159 Runden, die Porsche AG stockte die Spendensumme auf 600.000 € auf. Sie spendete je 300.000 € an die gemeinnützigen Hilfsorganisationen Kinderherzen retten e. V. und Interplast Germany e. V. –

beide setzen sich für schwerkranke Kinder weltweit ein, indem sie medizinische Hilfe leisten. Damit hat die Initiative seit 2023 insgesamt über 2,4 Mio. € bereitgestellt.

ZIELE

Für den Porsche AG Konzern ist es von zentraler Bedeutung, Corporate-Citizenship-Projekte mit entsprechender Flexibilität bei der Auswahl von Projekten und bei der Festsetzung adäquater Förderhöhen angehen zu können. Deshalb wurden keine vollständig quantifizierten Ziele gesetzt. Mit seinen Corporate-Citizenship-Projekten verfolgt der Porsche AG Konzern im Rahmen seiner Strategie als „Partner der Gesellschaft“ unter dem Motto „Chancen für Menschen“ jedoch folgende übergreifende und qualitative Ziele:

SICHERE ARBEIT FÖRDERN

Der Porsche AG Konzern möchte Menschen entlang der Wertschöpfungskette der Fahrzeuge unterstützen und setzt sich für verantwortungsvollere und sicherere Arbeitsbedingungen ein. Dazu gehören auch der Arbeitsschutz und die Schaffung langfristiger Existenzgrundlagen.

SELBSTBESTIMMTES LEBEN ERMÖGLICHEN

Besonders im sogenannten Globalen Süden möchte der Porsche AG Konzern zukünftig Menschen dabei unterstützen, ihre Lebensgrundlagen zu sichern und ein selbstbestimmtes Leben zu führen.

GROSSE TRÄUME ERFÜLLEN

Menschen ihre Träume zu erfüllen, ist für den Porsche AG Konzern eine Herzensangelegenheit. Insbesondere durch Bildung und Integration soll die Selbstverwirklichung gestärkt und eine Zukunftsperspektive geboten werden. Durch Projekte im Bereich Sport will der Porsche AG Konzern vor allem junge Menschen erreichen sowie fördern.

S4 VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden	Positive Auswirkung	☐	☒	☒	☐	☐	☒
	Sicherheitsgefahren durch den zunehmenden Einsatz höherer Automatisierungsstufen im assistierten Fahren	Risiko	☐	☐	☒	☐	☐	☒

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0–1 Jahr)  Mittelfristig (1–5 Jahre)  Langfristig (>5 Jahre)

Die weltweiten Geschäftstätigkeiten des Porsche AG Konzerns beeinflussen das Leben und die Interessen zahlreicher Menschen. Eine wichtige Stakeholdergruppe bilden dabei die Porsche-Kundinnen und -Kunden, also die Verbraucher und Endnutzer der Produkte des Porsche AG Konzerns. Vor diesem Hintergrund nehmen die Kundinnen und Kunden einen zentralen Platz in einer der vier Querschnittsstrategien der → **Porsche Strategie 2030 Plus** ein. Die Querschnittsstrategie „Kunde“ fokussiert sich auf den Aufbau und die Pflege der Beziehungen zu den Kundinnen und Kunden. Ziel ist es, Kundinnen und Kunden mit den Produkten über die gesamte Kauf- und Nutzungsphase hinweg zu begeistern, indem Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern übertroffen werden.

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IN BEZUG AUF VERBRAUCHER UND ENDNUTZER

Mit Blick auf die Nutzungsphase der Produkte und die Dienstleistungen des Porsche AG Konzerns steht die persönliche Sicherheit der Porsche-Kundinnen und -Kunden im Vordergrund. Deshalb behandelt die Porsche AG die Fahrzeugsicherheit und den bestmöglichen Schutz der (mit-)fahrenden Personen mit hoher Priorität. Auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsbeteiligten wird mit entsprechender Bedeutung berücksichtigt.

Der Porsche AG Konzern hat in seiner Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung in Bezug auf die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden als wesentlich identifiziert.

Hierunter fallen im eigenen Geschäftsbetrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette die Bereitstellung eines umfassenden und wirksamen Sicherheitsschutzes für Fahrerinnen und Fahrer, Fahrgäste sowie Verkehrsteilnehmende durch Forschung und Entwicklung wie auch die Vermittlung von Sicherheitsinformationen, die für die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden von besonderer Bedeutung sind. Die

Gesundheit und Sicherheit wird über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus angestrebt und durch zielgerichtete Maßnahmen unterstützt, was sich bspw. in den Bestnoten bei der unabhängigen Bewertung von Sicherheitsmerkmalen widerspiegelt. → **Ziele**

Die fortschreitende Entwicklung autonomer Systeme in Fahrzeugen bietet innovative Mobilitätslösungen, stellt jedoch Unternehmen in der Automobilbranche, wie den Porsche AG Konzern, vor neue Herausforderungen und Risiken: Der Porsche AG Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse ein wesentliches Risiko identifiziert, das sich aus potenziellen Produkthaftungen infolge von Fehlern in Assistenz- und Automatisierungsfunktionen ergibt. Über die Haftung hinaus könnten auch Absatzverluste aufgrund von Reputationsschäden auftreten.

Um diesbezügliche Risiken frühzeitig zu erkennen, stehen Sicherheits- und Compliance-Anforderungen bereits in der Produktentwicklung im Fokus. Potenziellen Unfallrisiken wird präventiv durch gezielte Maßnahmen, wie die Umsetzung von Prozessen der Funktionalen Sicherheit und der Gebrauchssicherheit sowie die kontinuierliche Überwachung von Systemen und Software, begegnet. Darüber hinaus werden umfassende Sicherheitsprüfungen durchgeführt, die eine Voraussetzung für die Marktreife eines Fahrzeugs darstellen. Im Bedarfsfall kann das Automatisierungssystem zur Gewährleistung der Sicherheit deaktiviert werden.

EINBEZIEHUNG VON VERBRAUCHERN UND ENDNUTZERN

Bei der Porsche AG sind Kundinnen und Kunden nicht direkt in die Prozesse zur Fahrzeugsicherheit eingebunden. Im Bereich der Unfallanalyse erfolgen standardisierte Interviews mit betroffenen Kundinnen und Kunden. Diese Gespräche finden punktuell nach Unfällen statt und basieren auf standardisierten

Fragebögen; eine Teilnahme erfolgt nur mit ausdrücklicher Einwilligung der Betroffenen. Die Verantwortung für die Einbindung der Kundinnen und Kunden in das Unternehmenskonzept liegt beim Fachbereich „Fahrzeugsicherheitssystem“.

Fragen, Vorschläge und Bedenken interner wie auch externer Anspruchsgruppen sind beim Porsche AG Konzern dennoch jederzeit willkommen. Die Porsche AG hat zum einen das Beschwerdemanagement als zentrale Anlaufstelle für Beschwerden und Verbesserungsvorschläge eingerichtet, auf das im folgenden Abschnitt → **Beschwerdeverfahren und Abhilfe** eingegangen wird. Darüber hinaus werden die Sichtweisen der Verbraucher und/oder Endnutzer zu zahlreichen Themenfeldern aktiv durch den Porsche AG Konzern abgefragt und gemessen – eine Grundvoraussetzung für die kontinuierliche Verbesserung der Kundenzufriedenheit.

BESCHWERDEVERFAHREN UND ABHILFE

Den Verbrauchern und Endnutzern steht für mögliche Beschwerden in Bezug auf persönliche Sicherheit das allgemeine Beschwerdemanagement des Porsche AG Konzerns zur Verfügung. Dazu gehören u. a. Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften.

Hinweise auf potenzielle Regelverstöße von Beschäftigten des Porsche AG Konzerns können interne und externe Hinweisgeber jederzeit melden. Hierfür bietet das Hinweisgebersystem unterschiedliche, öffentlich zugängliche Meldekanäle. Es liegen darüber hinaus keine dedizierten Beschwerdekanäle in Bezug auf persönliche Sicherheit vor. Das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns ist detailliert im Kapitel

→ **G1 Unternehmensführung** beschrieben.

Meldungen zu Verstößen gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften sind von Meldungen zu produkt- und dienstleistungsbezogenen Kundenanliegen zu unterscheiden. Letztere Anliegen werden von der Porsche-Kundenbetreuung bearbeitet. Hierfür bilden die auf der Homepage aufgeführten Kontaktwege eine Möglichkeit für Kundinnen und Kunden, ihre Anliegen direkt dort zu platzieren. Eine Prüfung, ob Kundinnen und Kunden die Kundenportale kennen, ihnen vertrauen und sich vor möglichen Repressalien geschützt fühlen, findet nicht statt.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Die persönliche Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten ist dem Porsche AG Konzern ein wichtiges Anliegen. Deshalb behandelt er die Fahrzeugsicherheit und den optimalen Schutz der (mit-)fahrenden Personen mit hoher Priorität. Zudem spielt auch die Sicherheit der übrigen Verkehrsbeteiligten außerhalb des Fahrzeugs eine wichtige Rolle.

Fahrzeugsicherheitsstrategie

Der Porsche AG Konzern arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung seiner Systeme für Fahrzeugsicherheit. Hierfür sind diese fest in der **Sicherheitsstrategie** der Porsche AG verankert, die 2021 vom Vorstand verabschiedet wurde und bis 2030 gelten soll.

Die Sicherheitsstrategie verfolgt das Ziel, ein hohes Schutzniveau für Porsche-Kundinnen und -Kunden zu gewährleisten und weltweit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten. Dabei steht die Verringerung möglicher Unfallfolgen für alle Beteiligten im Vordergrund. Die Sicherheitsstrategie (integrale Sicherheit) umfasst sowohl Beiträge zur Unfallverhütung (aktive Sicherheit) als auch Ansätze zur Minderung von Unfallfolgen (passive Sicherheit).

Dies soll durch den Einsatz hochmoderner Technik erreicht werden, die weltweit ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erzielen soll und dabei die spezifischen Anforderungen der verschiedenen Märkte berücksichtigt.

Hierfür hat die Porsche AG einen → **Anforderungskatalog für Fahrzeugsicherheitssysteme** definiert. Dieser beschreibt unabhängig von Fahrzeugmodell und Markt, wie Sicherheitsstandards verbindlich umzusetzen und einzuhalten sind.

Themenfeld Fahrzeugsicherheit

Eine einzelne, übergreifende Kennzahl zur Messung der Fahrzeugsicherheit verwendet die Porsche AG nicht. Das Themenfeld Fahrzeugsicherheit reicht vielmehr über ein sicheres Gesamtfahrzeug mit sicheren Strukturen hinaus und bedeutet z. B. auch Sicherheit für alle Personen innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs, ein sicheres Kraftstoffsystem und eine sichere Hochvolttechnik.

Zu den Anforderungen und Vorgehensweisen im Bereich der Fahrzeugsicherheit stimmt sich die Porsche AG in mehreren Arbeitskreisen mit dem Volkswagen Konzern ab, darunter der dreimal jährlich tagende „Arbeitskreis Sicherheit“. Dem Gremium gehören alle Sicherheitsverantwortlichen der Marken des Volkswagen Konzerns an.

Der Arbeitskreis synchronisiert und harmonisiert die Sicherheitsanforderungen zu allen Themen der integralen Sicherheit (inklusive aktiver und passiver Sicherheit, pre- und post-crash), um eine einheitliche Umsetzung zu gewährleisten. Er berücksichtigt dabei neue Gesetzesanforderungen sowie den aktuellen Stand der Forschung und koordiniert die Vorentwicklungen wie auch Komponenten- und Funktionsentwicklungen weltweit im gesamten Volkswagen Konzern.

Neue Anforderungen, die aus Verbrauchertests und realen Unfallanalysen hervorgehen, werden von den Fahrzeugsicherheits-expertinnen und -experten auf ihre Relevanz und Auswirkungen geprüft. Die Sicherheitsziele aus Verbrauchertests werden mit den Marktanforderungen abgeglichen und zwischen den Marken harmonisiert.

Die Verantwortung für die Sicherheit einzelner Fahrzeugkomponenten und -systeme liegt bei den Fachbereichen der Fahrzeugsicherheit der Porsche AG. Diese arbeiten während der Fahrzeugentwicklung zentral zusammen. Die endgültige Freigabe der Sicherheitsfunktionen verantworten die zuständigen Fachgebietsleitenden.

Ein Fachbereich der Porsche AG führt bspw. alle beteiligten Themenfelder zum sogenannten Frontschutz zusammen: von der Struktur des Fahrzeugs über die Anordnung der Komponenten im Vorderwagen zum Energieabbau sowie die Verzögerungskennlinien zum Schutz der Passagiere im Falle eines Frontalunfalls bis hin zu Rückhaltesystemen (Sicherheitsgurten und Airbags). Außerdem bündelt das Fachgebiet alle notwendigen Entwicklungsmethoden – sowohl die Simulation und Versuche mit Komponenten und Systemen als auch den Gesamtfahrzeugversuch. So verfeinert es die Sicherheitsfunktionen immer weiter und verbessert sie bis zur Serienreife.

Der Kinderschutz stellt einen weiteren wichtigen Schwerpunkt innerhalb der Fahrzeugsicherheit dar. So erfolgt die Auslegung von Fahrzeug und Kindersitzen mit dem Ziel, Kinder verschiedenster Größe und jeden Alters im Unfallgeschehen zu schützen.

Auch der Schutz von anderen Verkehrsteilnehmenden, wie bspw. Fußgängern, ist ein wichtiger Aspekt bei der Entwicklung der Fahrzeugsicherheit. Gemeinsam mit dem Exterieur-Design und den entwickelnden Bereichen der Anbauteile (z. B. Bugschürze, Scheinwerfer) werden entsprechende Maßnahmen umgesetzt, um die bestehenden Anforderungen hinsichtlich Fußgängerschutz zu erfüllen.

Nach der Straßenzulassung durchlaufen alle Porsche-Fahrzeuge Kontrollen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus gemäß dem unternehmenseigenen Qualitätsmanagementsystem der Porsche AG. Dazu gehört auch eine abschließende Überprüfung der Fahrzeugsicherheit von der Entwicklung über die Produktion bis zum Aftersales-Bereich.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Der Porsche AG Konzern hat interne Richtlinien und Konzepte etabliert, um das Thema „Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern“ sowie die damit zusammenhängenden wesentlichen Auswirkungen und Risiken fest in der Organisation zu verankern.

Das zentrale Dokument ist der **Anforderungskatalog für Fahrzeugsicherheitssysteme**, der unabhängig von Fahrzeugmodell und Markt festlegt, wie Sicherheitsstandards verbindlich umzusetzen und einzuhalten sind. Der Anforderungskatalog gilt für alle Baureihen und Derivate in sämtlichen Zielmärkten weltweit, enthält aber auch fahrzeugprojektspezifische Versionen. Durch die Umsetzung dieser Anforderungen wird die Sicherheit der Verbraucher bei der Nutzung der Fahrzeuge verbessert.

Einerseits sorgt der Anforderungskatalog für Konformität mit den Gesetzen in den Zielmärkten, andererseits umfasst er auch eigene Ansprüche der Porsche AG an die Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge. Diese Ansprüche können über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Sie beruhen auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik sowie den Anforderungen des Verbraucherschutzes. Aus diesen leitet die Porsche AG auch konkrete Zielvorgaben für die passive Fahrzeugsicherheit ab, also die Minimierung möglicher Unfallfolgen für alle Betroffenen.

Der Anforderungskatalog Fahrzeugsicherheit wird regelmäßig aktualisiert. Dafür beobachtet die Porsche AG kontinuierlich die Entwicklung der Gesetzeslage in allen Zielmärkten sowie die Tätigkeit von Verbraucherschutzinstituten. Hinzu kommt eine regelmäßige Wettbewerbsanalyse zum aktuellen Stand der Fahrzeugsicherheitstechnik. Außerdem liefern Feldbeobachtungen und Unfallanalysen wichtige Hinweise zur Sicherheit der Porsche-Fahrzeuge und fließen in deren Auslegung ein.

Der Anforderungskatalog liegt im Verantwortungsbereich der Abteilung „Fahrzeugsicherheitssystem“ der Porsche AG und wird den Mitarbeitenden bei Bedarf zur Verfügung gestellt.

Um den Unfallrisiken aufgrund von Fehlern in Assistenz- und Automatisierungsfunktionen zu begegnen, haben die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften für den Bereich Entwicklung und im Lifecycle Management der automatisierten Fahr- und Parkfunktionen eine ausgeprägte **Sicherheitskultur** („Safety Culture“) mit einem gemeinsamen Verständnis für die Sicherheitsanforderungen etabliert. Dabei ist wichtig, dass alle Projektbeteiligten mit den Sicherheitszielen und Prozessen sowie gängigen Normen und Standards (u. a. ISO 26262) vertraut sind. Dies wird durch regelmäßig aktualisierte Schulungen und wiederkehrende Sensibilisierungsmaßnahmen sichergestellt. → **Maßnahmen**

Die Unversehrtheit der Kundinnen und Kunden sowie anderer Verkehrsteilnehmenden steht im Fokus dieses Konzepts, für das der Vorstand der Porsche AG verantwortlich ist.

Neben der Sicherheitskultur verfügen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften auch über ein **Safety Management System (SMS) für Automatisiertes Fahren und Parken**. In diesem wird angestrebt, einen Lifecycle-Prozess einzuführen, der auch eine Marktbeobachtung beinhaltet, um Vorfälle mit potenziellem Sicherheitsrisiko zu erfassen und zu bearbeiten.

In diesem Zusammenhang wird z. B. die Implementierung einer Vorfallerkennung („Incident Detection“) vorangetrieben. Identifizierte sicherheitsrelevante Vorfälle werden analysiert und im Sinne eines Risikomanagements bewertet. Anschließend werden entsprechende Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung abgeleitet. Diese werden u. a. über Software-Updates („over-the-air“ oder „online-remote“) ausgerollt.

Das Sicherheitsmanagementsystem berücksichtigt auch die Anforderungen der UN-ECE-Regelung R 157, die einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen bezüglich des automatischen Spurhalteassistenzsystems formuliert. Verantwortlich für das SMS ist der Vorstand der Porsche AG.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementkonzepten und Richtlinien leitet der Porsche AG Konzern anlassbezogene Maßnahmen ab, deren Ziel es ist, die Gesundheit und Sicherheit von Verbrauchern sowie Endnutzern bestmöglich zu schützen. Diese Maßnahmen werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt und auch im Berichtsjahr durchgeführt und nachverfolgt.

Im Vorjahr kam der neue elektrische Macan erstmals serienmäßig mit einem „Center Airbag“ auf den Markt. Der Airbag befindet sich auf der Innenseite des Fahrersitzes. Bei einem Seiten-Crash hilft dieser, die Fahrerinnen und Fahrer von der Beifahrerseite aus zu schützen. Somit kann das Verletzungsrisiko im Fall eines Kopf-zu-Kopf-Kontakts bei zwei Insassen weiter reduziert werden. Die Effektivität der Maßnahme spiegelt sich u. a. in der Adressierung von Euro-NCAP-„Far-Side-Anforderungen“ wider. Im Berichtsjahr hatte der elektrische Porsche

Cayenne Weltpremiere. Auch der elektrische Cayenne ist für alle Derivate serienmäßig mit dem „Center Airbag“ ausgestattet. Es ist geplant, diese Maßnahme sukzessive auf weitere Fahrzeugmodellreihen auszuweiten.

Die eingesetzten Ressourcen für die Maßnahme des „Center Airbag“ sind fahrzeugprojektspezifisch und bestehen aus Entwicklungsaufwendungen und Materialeinzelkosten. Um die Risiken beim autonomen Fahren zu verringern, führen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften im Rahmen der etablierten → **Safety Culture** Sicherheits-Sensibilisierungsschulungen durch. Die Maßnahme startet mit Beginn der Entwicklung eines Produktbestandteils und wird während der Entwicklungszeit bis zum Ende des Lebenszyklus von automatisierten Fahr- und Parkfunktionen weiterverfolgt.

Um das Sicherheitsniveau bereits beim Testen von prototypischen Fahrzeugversionen zu maximieren, werden Projektmitarbeitende und -beauftragte der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften sowie Instanzen, die Gefährdungsanalysen durchführen, im Umgang mit Prototypen sensibilisiert. Dies erfolgt primär über ein mehrstufiges „AD Drivers Training“. Eventuell auftretendes Systemfehlverhalten soll so rechtzeitig erkannt und schwere Folgen vermieden werden, indem den Fahrerinnen und Fahrern korrekte Reaktionen auf diverse Fehlerbilder vermittelt und antrainiert werden. Auch die Insassen- und Verkehrsteilnehmersicherheit steht im Vordergrund der Trainingsreihe. Je nach Reifegrad des Prototyps finden E-Learnings und Schulungen im Simulator oder auf dem Prüfgelände statt. Die gewonnenen Erkenntnisse während der Prototypentests fließen in die Serienentwicklung ein.

Außerdem führt der Porsche AG Konzern regelmäßig Unfallanalysen durch, um Erkenntnisgewinne durch die Beobachtung von Unfällen zu erlangen und in die Entwicklung sicherer Produkte einfließen zu lassen. Öffentlich zugängliche Informationen werden zu diesem Zwecke systematisch getrackt, gesammelt und bei Bedarf in relevante Szenarien und Lösungen überführt.

ZIELE

Derzeit hat der Porsche AG Konzern noch kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel im Sinne der ESRS formuliert, das für die wesentliche positive Auswirkung „Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden“ als zentrale Steuerungsgröße in Betracht kommt. Für den Porsche AG Konzern ist es wichtig, zukunftsfähige und ambitionierte Ziele zu setzen, deren Erfüllung einen Beitrag zum Thema „Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern“ leistet.

Dasselbe gilt für das wesentliche Risiko in Bezug auf autonomes Fahren. Für den Porsche AG Konzern ist es wichtig, die Kundenzufriedenheit mit automatisierten Fahrfunktionen kontinuierlich quantitativ zu messen und zu steigern.

Anwendungen der aktiven Fahrzeugsicherheit sind hinsichtlich der Nutzungserfahrung mit Zielwerten hinterlegt, um dies zu unterstützen.

Beim Design und in der Entwicklung legt die Porsche AG großen Wert auf die Sicherheit der Fahrzeuge. Porsche-Fahrzeuge, die zu Beginn des Produktlebenszyklus gemäß den Anforderungen des Euro-NCAP-Programms geprüft wurden, haben jeweils im Bereich Sicherheit eine Gesamtbewertung von fünf Sternen erhalten. Dazu zählen bspw. der Macan, der Taycan und der Cayenne. Auch die Sicherheit des neuen elektrischen Cayenne wurde im Berichtsjahr mit der Bestwertung von fünf Sternen ausgezeichnet.

Um die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern im Allgemeinen zu fördern und die Effektivität der Konzepte und Maßnahmen zum Management der wesentlichen Auswirkungen und Risiken indirekt zu verfolgen, hat der Porsche AG Konzern ein Ziel im Zusammenhang mit der Kundenzufriedenheit festgelegt.

Seit 2023 misst der Porsche AG Konzern anhand des „Customer Excitement Index“ (CEI) die „Kundenbegeisterung“ entlang des gesamten Kundenlebenszyklus – vom ersten Kontakt über den Kauf und Besitz eines Produkts bis hin zum potenziellen Wiederkauf. Die Kundenbefragung deckt weltweit die Aspekte Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service ab.

Aspekte der Kundenbegeisterung

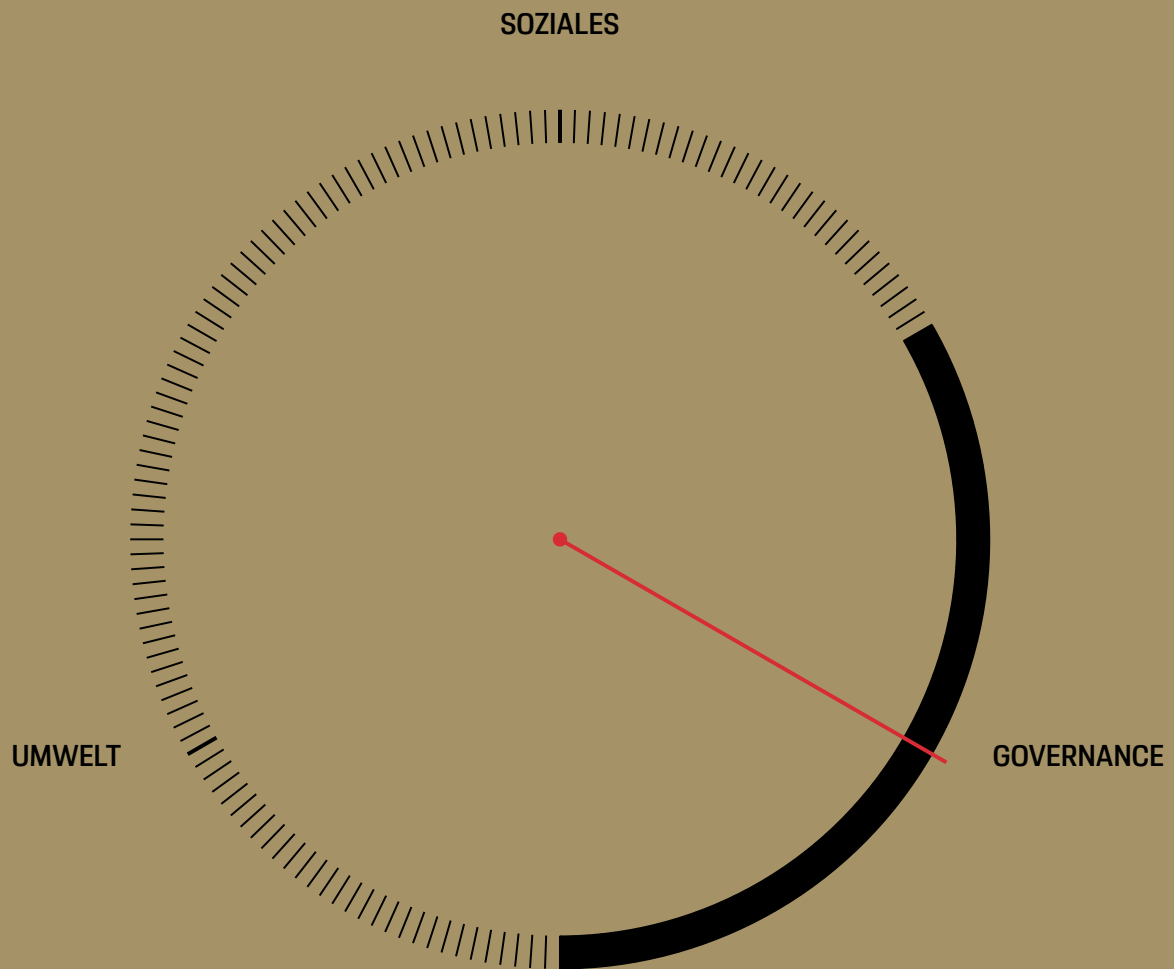
- > Kauf
- > Produktqualität
- > Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen
- > Porsche Connect Dienste
- > Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen
- > Service

Basis für den CEI ist die Befragung von mehr als 300.000 Kundinnen und Kunden weltweit pro Jahr. Die ermittelte Kennzahl wird im „Forum Produktqualität und Kundenzufriedenheit“ als Steuerungsinstrument eingesetzt. Sie ist zudem vergütungsrelevant für den Vorstand der Porsche AG sowie das Management.

Der CEI orientiert sich an den Erwartungen der Kundinnen und Kunden und differenziert zwischen „unzufriedenen“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden, „zufriedenen“ Kundinnen und Kunden mit erfüllten Erwartungen und „begeisterten“ Kundinnen und Kunden, deren Erwartungen übertroffen wurden. In die Berechnung des Index fließt dabei nur die Kategorie der „begeisterten“ Kundinnen und Kunden ein.

Der Porsche AG Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, den durchschnittlichen Anteil begeisterter Kundinnen und Kunden entlang des gesamten Kundenlebenszyklus in zahlreichen Aspekten (Kauf, Produktqualität, Nutzungserfahrung mit Anzeigen- und Bedienelementen, Porsche Connect Dienste, Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Service) im Vergleich zum Vorjahr zu steigern. Im Vorjahr lag dieser Anteil (CEI) bei 45,5 %. Im Berichtsjahr lag der CEI bei 45,5 % und somit auf Vorjahresniveau.

Darüber hinaus erfolgt die Messung der Kundenbeziehung an weiteren Stellen: Der Erfolg der digitalen Informationsbereitstellung für Verbraucher und Endnutzer wird u. a. durch Klickzahlen sowie Öffnungsraten von E-Mails, Posts und Videos gemessen. Zudem erhält die Porsche AG durch das Feedback von Porsche-Kundinnen und -Kunden über den Handel und andere – auch digitale – Kontaktpunkte („Customer Touchpoints“) relevante Informationen bezüglich Produktqualität und Kundenbegeisterung. Diese werden auch anhand von Bewertungen und Aussagen der Kundinnen und Kunden in Marktforschungsstudien erhoben.



~ 89 %

der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und ausgewählter Zulieferer von Nicht-Produktionsmaterial erreichten eine positive Bewertung durch das Sustainability Rating (S-Rating).

14.980

Beschäftigte der Porsche AG haben das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“ absolviert.

290

G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

291 Auswirkungen und Risiken im Bereich
Unternehmensführung

292 Unternehmenskultur: Compliance und Integrität

292 Strategische Herangehensweise

294 Richtlinien und Konzepte

297 Maßnahmen

299 Ziele

299 Kennzahlen

300 Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

300 Strategische Herangehensweise

300 Richtlinien und Konzepte

301 Maßnahmen

301 Ziele

302 Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

302 Strategische Herangehensweise

302 Richtlinien und Konzepte

304 Maßnahmen

305 Ziele

G1 UNTERNEHMENSFÜHRUNG

(Sub-)Thema	Wesentlicher IRO	Kategorie	Wertschöpfungskette			Relevantester Zeithorizont		
			→		→			
Unternehmenskultur	Beitrag zu einer verantwortungsbewussten und von ethischen Grundsätzen geprägten Unternehmenskultur von denen die eigenen Beschäftigten, die Geschäftspartner, das gesellschaftliche Umfeld und auch Kundinnen und Kunden profitieren	Positive Auswirkung	■	■	■	□	■	□
Schutz von Hinweisgebern	Ermutung von Mitarbeitenden und anderen Stakeholdern, unethisches Verhalten oder Fehlverhalten zu melden, weil eine Kultur von Vertrauen und Transparenz besteht und effektive Systeme vorhanden sind	Positive Auswirkung	■	■	■	□	■	□
Politisches Engagement	Unterstützung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements	Positive Auswirkung	□	■	□	□	■	□
Management der Beziehungen zu Lieferanten	Kooperative Partnerschaften durch faires Geschäftsgebaren	Positive Auswirkung	■	□	■	■	□	□
Korruption und Bestechung	Förderung einer Integritätskultur innerhalb der Branche und Aufbau von Vertrauen und Achtung unter den Stakeholdern durch ein Bekenntnis zum Kampf gegen Korruption und Bestechung	Positive Auswirkung	■	■	■	□	□	■

→| Vorgelagert  Eigene Geschäftstätigkeit |→ Nachgelagert  Kurzfristig (0 – 1 Jahr)  Mittelfristig (1 – 5 Jahre)  Langfristig (> 5 Jahre)

Die Unternehmensführung ist eine zentrale Voraussetzung für das Gelingen einer nachhaltigeren und zugleich wirtschaftlichen Transformation. Integres Verhalten und Wirtschaften betrachtet der Porsche AG Konzern als grundlegendes Prinzip für alle unternehmerischen Aktivitäten. Die Einhaltung von Gesetzen, internen Richtlinien und Konzepten, die strikte Ablehnung von Korruption und Bestechung sowie Transparenz über die getroffenen Maßnahmen spielen in den Nachhaltigkeitsbestrebungen des Porsche AG Konzerns eine wesentliche Rolle.

Das Kapitel „Unternehmensführung“ ist im Folgenden in drei Abschnitte gegliedert, die jeweils die Richtlinien und Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie die einschlägigen Kennzahlen enthalten, mit denen der Porsche AG Konzern die identifizierten wesentlichen positiven Auswirkungen steuert:

- **Unternehmenskultur: Compliance & Integrität**
inkl. der Themen Hinweisgebersystem, Beschwerdeverfahren, Korruption und Bestechung
- Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten
- Management der Beziehungen zu Lieferanten

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH UNTERNEHMENSFÜHRUNG

In der im Berichtsjahr überprüften Wesentlichkeitsanalyse des Porsche AG Konzerns wurden in den Teilaspekten folgende wesentliche Auswirkungen identifiziert:

Auswirkungen im Bereich Unternehmenskultur

Der Porsche AG Konzern hat in seiner Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert, die durch eine ethische und verantwortungsbewusste Unternehmenskultur ermöglicht wird. Folgende Aspekte im Bereich der Unternehmenskultur sind für den Porsche AG Konzern dabei von zentraler Bedeutung: offener und vertrauensvoller Umgang mit der Arbeitnehmervertretung im eigenen Geschäftsbetrieb, Förderung von Integrität, Compliance, Gleichberechtigung und Chancengleichheit. → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**

Zudem sind für den Porsche AG Konzern verantwortungsvolle Entscheidungsprozesse entlang der Wertschöpfungskette sowie das Handeln als ein vertrauenswürdiger und verlässlicher Partner in Geschäftsbeziehungen wichtig. Die Unternehmenskultur des Porsche AG Konzerns ermöglicht somit eine positive Wirkung auf die → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

Für die Analyse wurde auf bereits gewonnene Erkenntnisse aus diversen Formaten im Zusammenhang mit der Unternehmenskultur (z. B. Workshops zur Entwicklung der Unternehmenskultur) sowie auf die Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) und den Code of Conduct für Geschäftspartner zurückgegriffen. In diesen Leitlinien sind konkrete Anforderungen enthalten, die auf den ethischen Grundsätzen der Unternehmenskultur basieren. Auf diese Weise wird die Grundlage für eine verantwortungsbewusste und transparente Unternehmensführung geschaffen.

Daneben wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf eine Integritätskultur in Bezug auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung innerhalb der Automobilbranche und auf das Vertrauen und die Achtung unter den Stakeholdern in der Wertschöpfungskette identifiziert. Die Verpflichtung des Porsche AG Konzerns zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung schafft Vertrauen sowie Respekt unter den Beteiligten. Durch Risikobewertungen im Rahmen des Compliance-Management-Systems und daraus abgeleitete Präventionsmaßnahmen sowie durch angemessene Kontrollen soll auf die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen im Zusammenhang mit Korruption und Bestechung systematisch hingewirkt werden.

Die Verpflichtung zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung basiert im Wesentlichen auf dem deutschen Strafrecht sowie der allgemeinen deutschen Rechtsprechung und ist in mehreren → **Richtlinien und Konzepten** festgehalten, u. a. der Richtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ einschließlich der **Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende**.

Auch im Zusammenhang mit dem Schutz von Hinweisgebern wurde eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert. Mitarbeitende und andere Stakeholder haben über das Hinweisgebersystem der Porsche AG die Möglichkeit, Hinweise zu möglichem Fehlverhalten von Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns zu melden, und werden in besonderem Maße geschützt.

Das Management der wesentlichen Auswirkungen wird im separaten Abschnitt → **Unternehmenskultur** beschrieben.

Auswirkungen im Bereich politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

In Bezug auf das politische Engagement hat der Porsche AG Konzern in seiner Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert. Dabei wurde auf Erkenntnisse aus den implementierten Kontrollen und Verfahren zurückgegriffen, die sicherstellen sollen, dass politische Interessenvertretung im Einklang mit den Unternehmenswerten und -standards sowie den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt wird. Es werden wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen beachtet. Der Porsche AG Konzern wirkt durch seine Lobbytätigkeiten und politische Einflussnahme positiv auf eine Entscheidungsfindung ein, da Wissensaustausch die Grundlage für die bestmögliche Information politischer Entscheidungsträger ist.

Das Management der wesentlichen Auswirkung wird im separaten Abschnitt → **Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten** beschrieben.

Auswirkungen im Bereich Lieferantenmanagement

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat der Porsche AG Konzern eine tatsächliche positive Auswirkung im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern identifiziert. Die Analyse berücksichtigte dabei bereits gewonnene Erkenntnisse aus den Einkaufsprozessen und Regelungen hinsichtlich Lieferantenauswahl, Lieferantenentwicklung und Lieferantenmanagement durch die Einbindung der verantwortlichen Fachbereiche. Die Prozesse und Regeln gelten auch grundsätzlich für kleine und mittlere Unternehmen. Das faire Geschäftsgebaren (z. B. Kooperationspartnerschaften) fördert eine partnerschaftliche und von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit mit Zulieferern in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Das Management der wesentlichen Auswirkung wird im separaten Abschnitt → **Management der Beziehungen zu Lieferanten** beschrieben.

Unternehmenskultur: Compliance und Integrität

Regelkonformes und integrires Handeln ist für den Erfolg des Porsche AG Konzerns wichtig. Der Porsche AG Konzern lehnt jede Form von Korruption, Kartellbildung, Geldwäsche oder sonstiger Wirtschaftskriminalität ab.

Gesetzestreuendes Verhalten schützt den Porsche AG Konzern, seine Organe und seine Beschäftigten vor rechtlichen wie auch disziplinarischen Konsequenzen und hilft, den Ruf des Unternehmens zu bewahren. Wo explizite Regeln fehlen oder Zielkonflikte auftreten, braucht es Integrität als inneren Kompass für richtiges Handeln.

Um Compliance und Integrität dauerhaft in der Unternehmenskultur des Porsche AG Konzerns zu verankern, hat der Porsche AG Konzern Verhaltensgrundsätze sowie → **Richtlinien und Konzepte** festgelegt, die ein vertrauensvolles, aufrichtiges, korrektes und faires Miteinander mit klaren Regeln und klarer Haltung fördern sollen.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern verfolgt Managementansätze und Initiativen, die zu den identifizierten positiven Auswirkungen im Bereich Unternehmenskultur, Compliance und Integrität beitragen. Diese Ansätze und Initiativen werden in den nachfolgenden Abschnitten beschrieben.

Compliance Management

Das Compliance-Management-System der Porsche AG bildet den präventiven Rahmen für die Gesamtheit aller Grundsätze, Maßnahmen und personenunabhängigen Prozesse, die der Absicherung und Umsetzung von Compliance in den Compliance-Themenfeldern Antikorruption, Kartellrecht, Geldwäscheprävention, KI-Compliance, Daten-Compliance sowie Insiderrecht dienen. Damit sollen Gesetzesverstöße und/oder Richtlinien-übertretungen in diesen Themenfeldern verhindert oder zumindest wesentlich erschwert werden.

Zu jedem genannten Compliance-Themenfeld gibt es in der Porsche AG eigene Richtlinien, u. a. zum Umgang mit Interessenkonflikten, zur Bekämpfung von Korruption oder zur Vermeidung kartellrechtswidrigen Verhaltens, die sich im nachfolgenden Abschnitt zu → **Richtlinien und Konzepte** finden.

Die methodische Verantwortung für das Thema Compliance Management in der Porsche AG liegt bei der Hauptabteilung „Recht und Compliance“. Die Compliance-Organisation besteht aus dem Chief Compliance Officer und den Verantwortlichen für die jeweiligen Compliance-Themenfelder. Der Chief Compliance Officer erstattet dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss

des Aufsichtsrats quartalsweise Bericht über den Umsetzungsstand des Compliance-Management-Systems (CMS) sowie über die wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten.

Bei den Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns liegt das Thema Compliance grundsätzlich in Verantwortung der lokalen Geschäftsleitung. Bei ausgewählten Konzerngesellschaften übernehmen die verantwortlichen Leiter Recht und Compliance als lokale Compliance Officer die operative Steuerung des Themas Compliance und berichten turnusgemäß an die Geschäftsleitung und die zentrale Compliance-Abteilung der Porsche AG.

Über die interne Compliance-Risikobewertung werden kontinuierlich Risikopotenziale identifiziert, Arbeitsschwerpunkte festgelegt und Präventionsmaßnahmen, wie z. B. Schulungen, abgeleitet. Grundlage hierfür sind Compliance-Risikoanalysen, die das Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen und die Art der Geschäftspartnerbeziehungen berücksichtigen. Diese werden in den Hauptabteilungen der Porsche AG durchgeführt sowie anlassbezogen und wiederkehrend aktualisiert. Auch die Konzerngesellschaften führen Compliance-Risikoanalysen durch.

Die zentrale Abteilung „Compliance“ führt jährlich ein sogenanntes Compliance Monitoring in einzelnen Fachbereichen der Porsche AG bzw. in einzelnen Porsche AG Konzerngesellschaften durch. Dabei stehen neben allgemeinen Compliance-Maßnahmen die Themenfelder Antikorruption, Kartellrecht, Geldwäscheprävention und „Business and Human Rights“ (BHR) im Fokus. Der Monitoring-Prozess ist mehrstufig und umfasst neben der Durchführung von Interviews auch risikoorientierte Prüfungshandlungen wie die stichprobenartige Durchsicht von Compliance-relevanten Geschäftsvorgängen mit Unterstützung von Anwaltskanzleien und Beratungsunternehmen. Die Ergebnisse werden in einem Bericht zusammengefasst, der bei erkanntem Verbesserungsbedarf entsprechende Maßnahmen vorsieht.

Integrität

Integrität bedeutet, über gesetzliche Regelungen hinaus und unabhängig von ökonomischem, sozialem oder emotionalem Druck aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun. Das Integritätsmanagement der Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, Integrität dauerhaft in der Unternehmenskultur zu verankern. Führungskräfte und Beschäftigte sollen befähigt werden, nach ethischen Grundsätzen, mit Verantwortung, aus Überzeugung und standhaft zu handeln. Um diese werte- und haltungsorientierte Kultur bestmöglich zu fördern, ist das Integritätsmanagement der Porsche AG im Vorstandsressort „Personal- und Sozialwesen“ angesiedelt. Die Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns verantworten das Thema Integrität jeweils direkt.

Integres Verhalten ist in der Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) des Porsche AG Konzerns festgeschrieben. Diese betont nicht nur die Bedeutung des korrekten, integren und verantwortungsvollen Verhaltens jeder und jedes Einzelnen, sondern hebt explizit auch die Vorbildfunktion von Vorständen und Führungskräften hervor. Auch im „Porsche Code“ ist Integrität ein zentraler Wert. In den Personalprozessen zu Einstellung, Mitarbeiterbindung, Personalentwicklung, Vergütung und Disziplinarwesen spielt Integrität ebenfalls eine wichtige Rolle. Mindeststandards hierzu sind in der Richtlinie „HR Compliance“ im nachfolgenden Abschnitt zu → **Richtlinien und Konzepte** festgelegt.

Eine Berichterstattung zu wesentlichen Maßnahmen und Aktivitäten der Porsche AG erfolgt anlassbezogen an den Vorstand sowie jährlich im Rahmen des Integritätsberichts im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Um die Integritätskultur regelmäßig zu überprüfen, nutzen die Porsche AG und ausgewählte Konzerngesellschaften die Mitarbeiterbefragung → „Porsche Puls“. Eine Abfrage zu integrem und regelkonformem Verhalten in der Unternehmensorganisation ist Teil des Fragenkatalogs.

Korruption und Bestechung

Der Porsche AG Konzern lehnt Korruption und Bestechung in jeglicher Form ab. Diese Haltung ist sowohl gegenüber den eigenen Mitarbeitenden und Führungskräften als auch gegenüber unmittelbaren Zulieferern, direkten Geschäftspartnern und Amtsträgern in Verhaltensgrundsätzen und weiterführenden Richtlinien geregelt. Auch der korrekte Umgang mit Spenden, Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken und Einladungen ist dort festgelegt. → **Richtlinien und Konzepte**

Die Verantwortung für die Steuerung des Compliance-Themenfelds „Antikorruption“ liegt im Bereich Recht und Compliance.

Hinweisgebersystem

Um Compliance-Verstöße zu entdecken, hat der Porsche AG Konzern ein Hinweisgebersystem eingerichtet. Das Hinweisgebersystem soll potenziellen Schaden vom Porsche AG Konzern abwenden.

An das Hinweisgebersystem können alle Verstöße gemeldet werden, die von Beschäftigten des Porsche AG Konzerns im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung begangen wurden. Dazu gehören sämtliche Verstöße gegen Gesetze und interne Regelungen.

Interne und externe Hinweisgeber – Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Beschäftigte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte – können jederzeit potenzielle Verstöße melden. Dafür stehen rund um die Uhr unterschiedliche Meldekanäle zur Verfügung, wie z. B. E-Mail, Postweg oder ein Online-Tool (mündliche oder schriftliche Meldung möglich).

Die Meldekanäle sind in verschiedenen Sprachen verfügbar, über die → **internetbasierte Kommunikationsplattform** ist eine Kontaktaufnahme in mehr als 65 Sprachen möglich. Detaillierte Informationen sind auf der → **Website der Porsche AG** verfügbar.

Mitarbeitende können sich zudem an die Geschäftsstelle des Hinweisgebersystems (Hinweisgeberstelle), an ihre Vorgesetzten oder an die lokalen Compliance Officers (LCO) wenden. Beschäftigte des Porsche AG Konzerns sind angehalten, auf Regelverstöße hinzuweisen und entsprechende Hinweise an die Meldestellen zu melden.

Die Meldung sowie die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgen auf Wunsch anonym. Bei der Online-Meldung verhindert eine spezielle IT-Infrastruktur auf Wunsch, dass die Hinweisquelle identifiziert werden kann. Zusätzlich stehen externe Rechtsanwälte (sogenannte Ombudsleute) Hinweisgebern als Ansprechpartner zur Verfügung. Auch die Ombudsleute leiten Hinweise auf Wunsch anonym an das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns weiter. Innerhalb des Porsche AG konzernweiten Hinweisgebersystems geben Konzerngesellschaften relevante Hinweise an das unabhängige „Porsche Aufklärungs-Office“ (PAO) weiter.

Steuerungsrelevante Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Eine wichtige Säule des Hinweisgebersystems ist der Grundsatz des fairen Verfahrens. Es soll Hinweisgeber, Betroffene und Beschäftigte schützen, die an der Aufklärung des gemeldeten Fehlverhaltens mitwirken. Der Porsche AG Konzern schützt Hinweisgeber bestmöglich vor Benachteiligungen und Repressalien. Dies gilt auch für Personen, welche die Untersuchung der Fälle unterstützen.

Während der gesamten Untersuchung gilt strikte Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen Regelverstoß eingeleitet. Es gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden.

Das Verfahren wird quartalsweise auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an das PAO gerichtet werden.

Die Hinweisgeber haben vonseiten des Porsche AG Konzerns keine arbeitsrechtlichen oder sonstigen Konsequenzen zu befürchten. Benachteiligungen, Einschüchterungen oder Anfeindungen von Hinweisgebern sowie Repressalien gegen Hinweisgeber wegen ihrer Meldung werden nicht geduldet, sondern untersucht und ggf. geahndet. Für Hinweisgeber, die aufgrund ihrer Meldung benachteiligt werden, steht das PAO zur Verfügung.

Das PAO ist verpflichtet, eine Meldung als Verdacht auf einen schwerwiegenden Regelverstoß aufzunehmen und den Sachverhalt aufzuklären. Die genauen Vorgaben hierzu sind in der Richtlinie „Hinweisgebersystem“ enthalten. → **Richtlinien und Konzepte**

Im Fall von Verstößen durch Mitarbeitende erfolgt eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Mitarbeitenden. Abhängig von der Schwere des Verstoßes reichen die Konsequenzen von Ermahnungen bis hin zur fristlosen Kündigung des Arbeitsverhältnisses.

Beschwerdeverfahren

Für menschenrechtliche und umweltbezogene Beschwerden im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit steht das BHR-Beschwerdeverfahren (Business and Human Rights) zur Verfügung.

Die Zuständigkeiten für das BHR-Beschwerdeverfahren sind in der **Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** definiert. Das BHR-Beschwerdeverfahren wird zentral von der Porsche AG für den Porsche AG Konzern betrieben. Eingehende Beschwerden werden von der Porsche AG mittels eines standardisierten Prozesses bearbeitet.

Die Verfahrensgrundsätze sowie Informationen zur Einreichung und Bearbeitung von Beschwerden sind in der Verfahrensordnung für das BHR-Beschwerdeverfahren beschrieben. Die Verfahrensordnung ist auf der Website der Porsche AG öffentlich zugänglich und somit auch für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einsehbar.

Zur Überwachung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hat der Vorstand der Porsche AG im Jahr 2023 das Business & Human Rights (BHR) Council eingerichtet. Dieses Gremium ist fachübergreifend besetzt, direkt an den Vorstand angebunden und wird durch eine eigene Geschäftsstelle unterstützt. Wesentliche Inhalte der Sitzungen des BHR Council sind bspw. menschenrechts- und umweltrelevante Ergebnisse aus der Risikoanalyse und Erkenntnisse aus der Prüfung eingegangener Beschwerden.

Besteht der Verdacht, dass ein unmittelbarer oder mittelbarer Zulieferer die Nachhaltigkeitsanforderungen nicht einhält, greift der **Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM)**. Im Rahmen dieses Prozesses werden mögliche Hinweise auf Verstöße gegen die im Code of Conduct für Geschäftspartner festgelegten Nachhaltigkeitsanforderungen des Porsche AG Konzerns bearbeitet. Weitere Informationen zum SCGM finden sich im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Compliance und Integrität sind Gegenstand zahlreicher Richtlinien und Leitlinien im Porsche AG Konzern.

Die **Leitlinie „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) für Mitarbeitende** fasst die wichtigsten Grundsätze und Erwartungen an rechtmäßiges, integrires und nachhaltiges Handeln für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte des Porsche AG Konzerns zusammen. Hierzu zählen u. a. der Umgang mit Interessenkonflikten, Geschenken und Gefälligkeiten, die Bekämpfung von Korruption, ein angemessenes Verhalten innerhalb des Porsche AG Konzerns sowie gegenüber Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern und Amtsträgern. Die Verhaltensgrundsätze dienen als Richtschnur für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien und Konzepte im Rahmen ihrer Tätigkeit für den Porsche AG Konzern.

Die Leitlinie richtet sich an alle Vorstände, Mitglieder der geschäftsführenden Organe, Mitarbeitende und Führungskräfte im gesamten Porsche AG Konzern. Sie ist im Internet öffentlich abrufbar.

Mitarbeitende, die ein Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnis mit der Porsche AG eingehen, erhalten in der Regel eine Sensibilisierung zu den Verhaltensgrundsätzen.

Das Kulturleitbild der Porsche AG zeigt anhand von vier Oberbegriffen – Herzblut, Pioniergeist, Sportlichkeit, Eine Familie – auf, „wie wir sind“. Der **„Porsche Code“** wurde aufbauend auf dem Kulturleitbild entwickelt und ergänzt dieses um weitere Dimensionen sowie Verhaltensweisen. Der Porsche Code liefert für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte der Porsche AG Leitlinien für den täglichen Umgang miteinander.

Integrität ist ein zentraler Wert im Porsche Code und bildet ein starkes Fundament der Organisation. Mitarbeitende und Führungskräfte aus unterschiedlichen Bereichen waren über intern moderierte und konzipierte Workshops in die Entwicklung eingebunden. Der Porsche Code wurde vom Vorstand verabschiedet und ist im Intranet für Beschäftigte verfügbar. Er kann durch die Porsche-Konzerngesellschaften für die lokale Umsetzung genutzt werden.

Über den Porsche Code hinaus formulieren die **Leadership-Kriterien** zusätzliche Anforderungen an das Management. Die Vorbildfunktion „Integrität und Compliance vorleben“ ist eine dieser Anforderungen. Die Leadership-Kriterien dienen als Bewertungsmaßstab und Feedbackgrundlage im Rahmen des Performance Managements und bilden die Basis für alle eigendiagnostischen Verfahren im Kontext der Führungskräfteentwicklung. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt → **Integrität**.

Der Porsche AG Konzern erwartet die Einhaltung von geltenden Gesetzen und ethischen Grundwerten nicht nur von den eigenen Mitarbeitenden, sondern auch von seinen Zulieferern und sieht gemeinsame Werte als Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Im **Code of Conduct für Geschäftspartner** sind diese in konkrete Anforderungen übersetzt.

Die Anforderungen ergeben sich im Wesentlichen aus geltenden Gesetzen und sind in der Regel vertraglich verankert. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Geschäftspartner darüber hinaus, die Anforderungen auch an ihre eigenen Zulieferer in der vorgelagerten Lieferkette weiterzugeben und angemessene Kontrollmaßnahmen zur Überprüfung einzurichten.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner umfasst auch Vorgaben zur Geschäftsethik: Die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns dürfen Entscheidungen ausschließlich nach sachlichen Kriterien treffen und sich nicht von sachfremden Interessen oder Beziehungen beeinflussen lassen. Jegliche Form von Korruption und unzulässigen Zahlungen, einschließlich sogenannter Beschleunigungszahlungen für Amtshandlungen, ist abzulehnen und zu verhindern. Zudem müssen die geltenden Vorschriften gegen Geldwäsche eingehalten werden. Ebenso müssen die unmittelbaren Zulieferer den fairen und freien Wettbewerb sowie die geltenden Wettbewerbs- und Kartellvorschriften einhalten und dürfen keine wettbewerbswidrigen Absprachen treffen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner steht auf der **VW Group Supply Plattform** in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Um bspw. die Umsetzung des Code of Conduct für Geschäftspartner in der Wertschöpfungskette abzusichern, führt die Porsche AG mittels Responsible-Supply-Chain-System (ReSC) eine risikoorientierte Überprüfung ausgewählter Geschäftspartner hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften und Compliance-Anforderungen durch. Ein offener Austausch sowie ein partnerschaftlicher Umgang sollen auch mögliche Optimierungen im Bereich Compliance fördern.

Mit der **Grundsatzerklärung zur Achtung und Förderung der Menschenrechte** bekennt sich der Porsche AG Konzern dazu, Menschenrechte zu achten und dabei insbesondere gute Arbeitsbedingungen sowie fairen Handel zu fördern. Die Grundsatzerklärung beschreibt die Umsetzung und die Einhaltung von menschenrechtlichen sowie umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG im Porsche AG Konzern.

→ **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

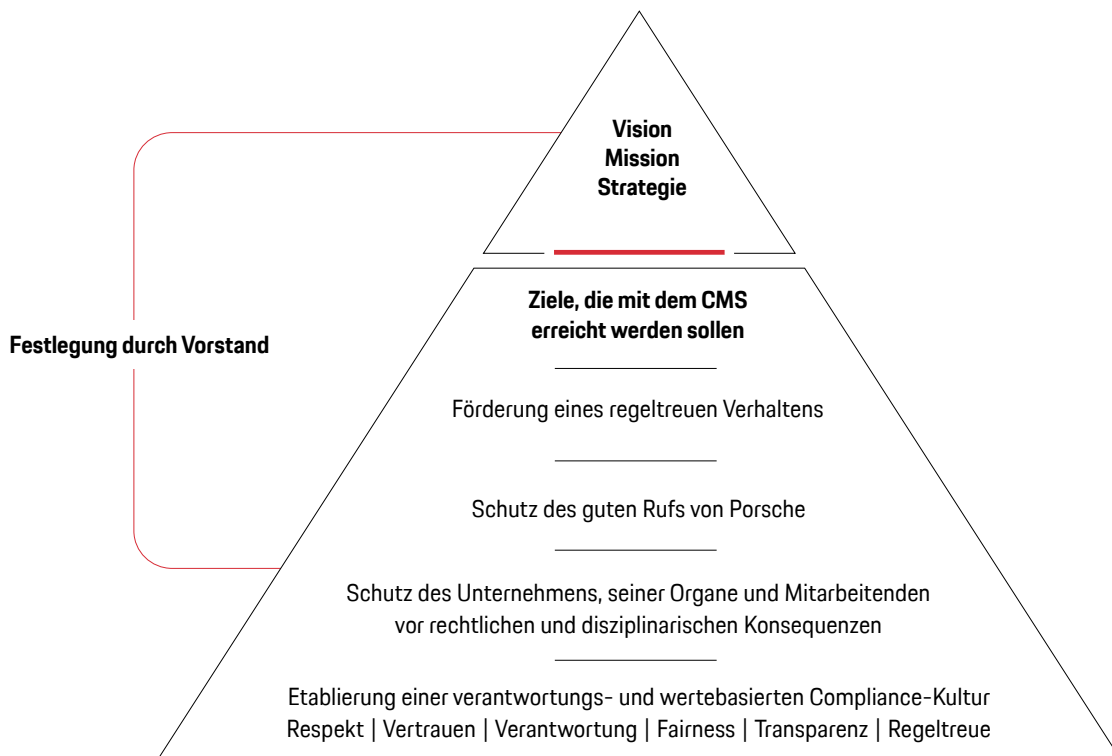
Die **Richtlinie „Arbeits- und Sozialrecht“** zielt darauf ab, die rechtskonforme Umsetzung aller Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften (u. a. das deutsche Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz) innerhalb des Porsche AG Konzerns zu gewährleisten. Die Richtlinie bestimmt Zuständigkeiten, Aufgaben und Zielsetzungen im Hinblick auf die Rechtsberatung im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts und verpflichtet alle Konzerngesellschaften zur Einrichtung eines betrieblichen Beschwerdemanagements für Diskriminierungsfälle gemäß den nationalen gesetzlichen Regelungen. Die Richtlinie enthält Empfehlungen zur Umsetzung vorgegebener Mindeststandards und ist verpflichtend. Das heißt, Führungskräfte und Vorgesetzte haben dafür Sorge zu tragen, dass die Beschäftigten die Vorgaben dieser Richtlinie kennen und deren Bestimmungen einhalten.

Die **Richtlinie „Wirtschaft und Menschenrechte“** dient als übergeordneter Rahmen zur Umsetzung und Einhaltung von menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten nach dem LkSG. Sie regelt in diesem Zusammenhang die Organisation, die Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten innerhalb des Porsche AG Konzerns nach dem LkSG und spezifiziert die bestehenden Regelungen für den Schutz von Menschenrechten sowie für die Einhaltung von umweltrechtlichen Pflichten und Sozialstandards. Dies umfasst sowohl die Geschäftstätigkeiten im eigenen Geschäftsbereich des Porsche AG Konzerns als auch die Porsche-Lieferketten.

Die **Richtlinie „HR Compliance“** beschreibt Zuständigkeiten, Aufgaben und Ziele im Hinblick auf die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien sowie die Förderung und Weiterentwicklung von Compliance und Integrität in Personalinstrumenten und -prozessen für die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns. Dazu gehören chancengerechte Prozesse und die Förderung von Diversität in einem vorurteilsfreien Arbeitsumfeld. → **S1 Arbeitskräfte des Unternehmens**

In der **Richtlinie „Compliance Management“** sind die Anforderungen an das Compliance-Management-System definiert. Dazu macht die Richtlinie Vorgaben für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sowie unternehmensinterner Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzerngesellschaften hin.

Bei der Integration neuer Gesellschaften in den Porsche AG Konzern werden Aspekte der Unternehmenskultur und Mindestanforderungen zu Integrität und Compliance unter Berücksichtigung des jeweiligen Geschäftsmodells auf die neuen Gesellschaften übertragen. Dies geschieht durch das Integrationsmanagement im Rahmen der jeweiligen „Post Merger Phase“, die in der **Richtlinie „Mergers & Acquisitions“** geregelt ist.



Richtlinien und Konzepte zum Thema Interessenkonflikte, Korruption und Bestechung

Die Themen Interessenkonflikte, Korruption und Bestechung sind Gegenstand allgemeiner Leitlinien wie der „Verhaltensgrundsätze“ (Code of Conduct) für Mitarbeitende.

Das zentrale Dokument ist die **Richtlinie „Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ einschließlich der Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende**, die zusammen Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Interessenkonflikten und zur Vermeidung von Korruption geben.

Die Vorgaben regeln insbesondere die Zulässigkeitskriterien für die Gewährung und Annahme von Zuwendungen wie Geschenken und Einladungen im dienstlichen Zusammenhang und definieren die diesbezüglich zulässigen Entscheidungs- und Handlungsspielräume für Mitarbeitende sowie Führungskräfte.

Darüber hinaus werden antikorruptionsspezifische Anforderungen zur Umsetzung des Compliance-Management-Systems des Porsche AG Konzerns definiert, u. a. hinsichtlich der sorgfältigen Prüfung von (potenziellen) unmittelbaren Geschäftspartnern unter Compliance-Gesichtspunkten.

In diesem Zusammenhang gibt es zudem Vorgaben für die Information und Schulung der Beschäftigten zu den Antikorruptionsbestimmungen sowie weiteren relevanten Antikorruptionsthemen. Die Durchführung liegt u. a. im Verantwortungsbereich der Compliance Officer der Konzerngesellschaften des Porsche AG Konzerns.

Die Vorgaben werden jährlich auf Anpassungsbedarfe geprüft. Hierbei werden ggf. auch neue oder geänderte rechtliche Anforderungen und Erkenntnisse aus der Beratungspraxis im zentralen Compliance Helpdesk berücksichtigt.

Darüber hinaus ist das Thema Korruption und Bestechung auch in der **Richtlinie „Spenden und gesellschaftliches Sponsoring“ einschließlich der Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende** adressiert. Die Richtlinie legt eine einheitliche Vorgehensweise und grundlegende Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Förderprojekten mit Spenden und gesellschaftlichen Sponsoring-Maßnahmen (aktives Sponsoring) fest.

→ **Corporate Citizenship**

Ziel ist es, Spenden- und Sponsoringgelder im Bereich der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung rechtskonform und ausschließlich im Interesse des Porsche AG Konzerns zu verwenden, Korruption und Bestechung vorzubeugen und die Compliance-Kultur zu fördern.

Die **Richtlinie „Sponsoring“** legt eine einheitliche Vorgehensweise für Sponsoringmaßnahmen, Markenkooperationen (Brand Partnerships) und Markenlizenzpartnerschaften des Porsche AG Konzerns, speziell der Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, fest.

Der Porsche AG Konzern setzt Sponsoring, Markenkooperationen und Markenlizenzpartnerschaften für die Kommunikation mit Kundinnen und Kunden, Verbrauchern und Endnutzern, aber auch zur Gewinnerzielung ein. Vor allem für die Porsche AG Konzerngesellschaft Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG ist das Eingehen von Markenlizenzpartnerschaften sowohl Geschäftsgrundlage als auch per Gesellschaftervertrag definierter Geschäftszweck.

Einheitliche, konzernweit geltende Vorgaben sollen die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen sichern, ebenso wie ein einheitliches Auftreten des Porsche AG Konzerns und seiner Konzerngesellschaften nach außen. Korruption wie auch Bestechung sollen verhindert und die Compliance-Kultur weiter gestärkt werden. Die Richtlinie definiert zulässige Förderbereiche und unzulässige Maßnahmen und grenzt die Begriffe Sponsoring, Markenkooperationen sowie Markenlizenzpartnerschaft voneinander ab.

Die **Richtlinie „Kartellrecht“ einschließlich der Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende** beschreibt die Zuständigkeiten, Aufgaben und Ziele im Hinblick auf die kartellrechtliche Rechtsberatung. Darüber hinaus regelt sie die einheitliche Vorgehensweise sowie die erforderlichen Maßnahmen der Compliance im Bereich Kartellrecht. Insoweit ergänzt sie die Richtlinie „Compliance Management“.

Die Richtlinie beschreibt die negativen Konsequenzen von Verstößen gegen kartellrechtliche Vorschriften im Verhältnis zu Wettbewerbern bzw. im Verhältnis zu Unternehmen der vor- oder nachgelagerten Fertigungsstufe (z. B. freie Porsche-Importeure/-Händler, unmittelbare Zulieferer) oder gegenüber sonstigen Dritten. Dies soll durch ein funktionierendes Compliance Management vermieden werden.

Die **Richtlinie „Hinweisgebersystem“** trifft Regelungen zum Umgang mit Hinweisen auf Regelverstöße im Porsche AG Konzern. Sie setzt damit den Rahmen für das Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns und zielt darauf ab, regelkonformes Verhalten durch die Aufklärung, Behebung und ggf. Ahndung von Compliance-Verstößen bestmöglich zu gewährleisten.

Als primäre (interne) Meldestelle für mögliche Regelverstöße ist die Geschäftsstelle des Hinweisgebersystems vorgesehen, daneben sieht die Richtlinie weitere Meldekanäle für interne und externe Hinweisgeber vor, die im Abschnitt → **Hinweisgebersystem** genannt werden.

Das Verfahren zur Untersuchung von Hinweisen ist ebenfalls in der Richtlinie beschrieben. Auf Verstöße wird unter Beachtung z. B. der geltenden datenschutz- sowie arbeits- und mitbestimmungsrechtlichen Vorgaben reagiert.

Die Richtlinie sieht ausdrücklich den Schutz von Hinweisgebern vor. Benachteiligungen oder Repressalien gegen Hinweisgeber aufgrund ihrer Meldungen werden nicht geduldet und nach dieser Richtlinie untersucht und ggf. geahndet. Anonyme Meldungen von Hinweisgebern sind möglich, soweit das jeweils anwendbare nationale Recht dies nicht ausdrücklich untersagt. Sofern die Hinweisgeber verlangen, dass ihre Identität gegenüber anderen Stellen des Porsche AG Konzerns nicht offengelegt wird, wird dies im Rahmen geltenden Rechts sichergestellt.

Die Regelungen der Richtlinie berücksichtigen die Vorgaben des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes.

MASSNAHMEN

Aus den genannten Managementansätzen, den Richtlinien und den Konzepten leitet der Porsche AG Konzern Maßnahmen ab, mit denen er das Ziel verfolgt, Integrität und ethisches Verhalten zu fördern und die Integritätskultur innerhalb der Automobilbranche positiv zu beeinflussen. Diese Maßnahmen werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt und wurden auch im Berichtsjahr durchgeführt, nachverfolgt und berichtet.

Das Compliance-Programm des Porsche AG Konzerns umfasst verschiedene Maßnahmen zur Prävention und Reaktion. Auf Basis einer systematischen Risikoanalyse werden anlassbezogen und fortlaufend Handlungsbedarfe und Maßnahmen zur Prävention unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells, relevanter Umfeldbedingungen sowie der Art der Geschäftspartnerbeziehungen definiert.

COMPLIANCE-BERATUNG

Zur Prävention von Compliance-Verstößen können sich Beschäftigte des Porsche AG Konzerns vertraulich zu Compliance-Themen beraten lassen. Hierfür steht im Porsche AG Konzern ein zentraler Compliance Helpdesk zur Verfügung.

Über das Porsche Veranstaltungs- und Geschenkemanagement (PVGGM) werden Beschäftigte der Porsche AG zu Zuwendungen in Form von Geschenken und Einladungen beraten.

KOMMUNIKATION UND SCHULUNGEN ZU COMPLIANCE-THEMEN

Die Führungskräfte und die Belegschaft der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften werden regelmäßig zu relevanten Compliance-Themen informiert und geschult. Beispielsweise nahmen die indirekten Mitarbeitenden der Porsche AG zuletzt alle drei Jahre an einem verpflichtenden digitalen Lernmodul zu den Verhaltensgrundsätzen teil.

Im Berichtsjahr wurden Mitarbeitende der Porsche AG durch verschiedene Kommunikationsformate zu Compliance-Themen informiert – darunter Beiträge und Erklärfilme im Intranet, Präsenzveranstaltungen sowie virtuelle Termine.

Schulungen zu Compliance-Themen finden bei der Porsche AG und ausgewählten Konzerngesellschaften zum einen im Rahmen von HR-Programmen statt und werden von den Compliance-Themenverantwortlichen durchgeführt. Darüber hinaus schulen und sensibilisieren diese anlassbezogen spezifische Zielgruppen zu weiteren aktuellen oder gesetzlich erforderlichen Themen. Relevante Zielgruppen und inhaltliche Schwerpunkte werden risikobasiert in einem Schulungskonzept festgelegt. Verbindliche Schulungsformate gibt es insbesondere für Führungskräfte, indirekte Mitarbeitende und neue Beschäftigte.

Zur Reduzierung von Korruptionsrisiken wie Interessenkonflikten, unzulässigen Zuwendungen oder Geldwäsche nutzt die Porsche AG ebenfalls hauptsächlich risikobasierte und zielgruppenorientierte Schulungen. In diesem Rahmen werden die betreffenden Mitarbeitenden der Porsche AG regelmäßig auch zum Thema „Antikorruption“ geschult.

Im Berichtsjahr absolvierten 14.980 Beschäftigte der Porsche AG das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“ (inkl. „Antikorruption“); das entspricht 86,4 % der relevanten Mitarbeitenden.

Das Lernmodul stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Darüber hinaus sind u. a. auch Inhalte zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption sowie zu Menschenrechten Gegenstand des Lernmoduls.

Im Rahmen der internen Schulungen zum Thema Compliance wird regelmäßig auch zum Hinweisgebersystem und zum Vorgehen bei Meldung von potenziellen Verstößen informiert. Darüber hinaus sind die Meldekanäle für die Abgabe von Hinweisen Bestandteil bspw. der Schulungen zu den Porsche-Verhaltensgrundsätzen.

Weiterführende Informationen zum Compliance-relevanten Schulungs- und Kommunikationsangebot bei der Porsche AG finden Beschäftigte im Intranet.

KOMMUNIKATION UND SCHULUNGEN ZUM THEMA INTEGRITÄT

Im Rahmen des Integritätsmanagements werden zielgruppenspezifische Aktivitäten sowie Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Schulung fortlaufend oder anlassbezogen durchgeführt.

Mitarbeitende der Porsche AG und ausgewählter Konzerngesellschaften, die sich auf dem Weg zur Führungskraft befinden, erhalten spezielle Schulungen zum Thema Integrität. Neu eingestellte Mitarbeitende werden im Rahmen von Onboarding- und Integrationsprogrammen entsprechend sensibilisiert.

Das interdisziplinäre Multiplikatoren-Netzwerk zu Marke, Kultur und Integrität bietet den Beschäftigten der Porsche AG eine Plattform für Erfahrungsaustausch, Impulse und Vorträge. Es unterstützt die Botschafterinnen und Botschafter dabei, das Thema Integrität in den Fachbereichen fest zu verankern. Im Intranet sind gebündelte Informationen in Bezug auf Integrität verfügbar.

Integritätsrelevante Aspekte werden auf allen Führungsebenen anhand von spezifischen Formaten, Impulsen und Veranstaltungen behandelt. Führungskräfte haben Zugriff auf eine eigene Toolbox im Intranet, die Werkzeuge zur Selbstreflexion, Formate für Dialoge und weitere Informationen sowie Impulse zum Thema Integrität bietet. In ihrer Vorbildfunktion können sie damit eigene Workshops durchführen, um ihr Verständnis für Integrität zu schärfen und gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden Maßnahmen zur Verbesserung der gelebten Integrität zu erarbeiten und umzusetzen.

INTEGRITÄT IM INTEGRATIONS MANAGEMENT

Neue Konzerngesellschaften werden im Rahmen eines Integrationsmanagements systematisch an die Unternehmenskultur der Porsche AG Konzerns herangeführt. Mindestanforderungen zu Kultur und Integrität werden mit den Gesellschaften besprochen und die Umsetzung anlassbezogen beratend unterstützt.

REAKTIVE MASSNAHMEN UND SANKTIONEN

Als wesentliche Maßnahme der Reaktion auf potenzielle Compliance-Verstöße betreibt der Porsche AG Konzern auch im Berichtsjahr ein Hinweisgebersystem, über das potenzielle Verstöße von Beschäftigten des Porsche AG Konzerns gegen Gesetze oder interne Regelungen gemeldet werden können. Siehe Abschnitt zum → **Hinweisgebersystem**.

ZIELE

Die Compliance-Organisation der Porsche AG hat auf Grundlage der allgemeinen Unternehmensziele, der Strategie sowie der Vision und Mission des Porsche AG Konzerns und unter Berücksichtigung der für den Porsche AG Konzern besonders bedeutenden Regelungen allgemeine Ziele definiert, die mit dem Compliance-Management-System erreicht werden sollen. Dazu gehört etwa, regeltreues Verhalten zu fördern, den Ruf des Porsche AG Konzerns zu bewahren und das Unternehmen, seine Organe und seine Beschäftigten vor rechtlichen wie auch disziplinarischen Konsequenzen zu schützen. Darüber hinaus strebt der Porsche AG Konzern an, kontinuierlich eine verantwortungs- und wertebasierte Compliance-Kultur zu fördern.

Ziel der Initiativen und Maßnahmen des Integritätsmanagements ist die dauerhafte Verankerung einer werte- und haltungsorientierten Kultur.

Ein Compliance-Ziel ist es, jährlich pro Compliance-Themenfeld mindestens zwei Kommunikationsmaßnahmen in der Porsche AG durchzuführen. Den entsprechenden Zielgruppen sollen über Formate, wie bspw. Filme, Intranetbeiträge sowie Online- oder Präsenz-Schulungen, Compliance-Inhalte und -Vorgaben vermittelt werden. Das Ziel wurde im Berichtsjahr mit sechs durchgeführten themenspezifischen Kommunikationsmaßnahmen zu den Compliance-Themenfeldern „Antikorruption“, „Geldwäscheprevention“ und „Kartellrecht“ erreicht. Die Porsche AG hat sich zum Ziel gesetzt, dass Mitarbeitende in den Compliance-Themenfeldern „Antikorruption“, „Geldwäscheprevention“ und „Kartellrecht“ jährlich an mindestens zwei Fortbildungen teilnehmen sollen. Die Schulungen sollen sich thematisch an den jeweiligen Verantwortungsbereichen der Teilnehmenden orientieren und können sowohl intern als auch extern erfolgen. Die Teilnahme ist bspw. über Nachweise zu dokumentieren. Mit Ausnahme von Mitarbeitenden, die im Laufe des Berichtsjahres ausgeschieden sind, längerfristig abwesend waren bzw. ihre Tätigkeit in der Compliance-Abteilung erst in der zweiten Jahreshälfte 2025 aufgenommen haben, nahmen alle Compliance-Mitarbeitenden der jeweiligen Fachabteilungen im Berichtsjahr an mindestens zwei Fortbildungsveranstaltungen teil.

Als Methode zur Überwachung der zwei gesetzten Ziele wurde der Abgleich des Soll- und Ist-Werts zum Jahresende genutzt.

KENNZAHLEN

Kennzahlen zur Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die im Kontext der ESRS aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert.

Bei den Gesellschaften des Porsche AG Konzerns wird turnusmäßig eine Compliance-Risikoanalyse für das Thema Korruption und Bestechung durchgeführt. Diese Gesellschaften schulen ihre indirekten Mitarbeitenden zu den Porsche Verhaltensgrundsätzen, inkl. der Themen „Antikorruption“ und „Geldwäscheprevention“.

Im Berichtsjahr 2025 lag der Anteil geschulter indirekter Mitarbeitender bei Gesellschaften mit erhöhtem Risiko bei 82,4 %. Im Vorjahr wurden abweichend dazu die Abdeckungsquoten auf Gesellschaftsebene für Schulungskonzepte zu den Themen „Antikorruption“ (2024: 97,3 %) und „Geldwäscheprevention“ (2024: 100 %) für den Porsche AG Konzern berichtet. Ein Vergleich mit den Vorjahreswerten ist daher nicht möglich.

Im Berichtsjahr waren wie bereits im Vorjahr keine Sachverhalte bekannt, die zu Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften und damit einhergehenden Geldbußen im Porsche AG Konzern geführt haben. Zudem waren im Berichtsjahr keine Verstöße gegen Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung bekannt. Diesbezügliche Maßnahmen mussten daher nicht ergriffen werden.

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Der Porsche AG Konzern hat den Anspruch, sich überparteilich für einen zukunftsfähigen und starken Welthandel zu engagieren. Internationaler Wettbewerb, grenzüberschreitende Wirtschaftstätigkeit, Freizügigkeit für Arbeitnehmende und weltweiter Austausch von Wissen sind wesentliche Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Porsche AG Konzerns. Der Porsche AG Konzern begrüßt internationale Handlungsrahmen für mehr Nachhaltigkeit und unterstützt internationale Bemühungen für die Lösung globaler Umweltprobleme, wie z. B. das Klimaabkommen von Paris. Dazu gehört, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Dies sind für den Porsche AG Konzern Grundlagen freier, nachhaltiger, fairer und regelbasierter internationaler Handelsbeziehungen. Ausführliche Informationen zur Dekarbonisierung finden sich unter → E1 Klimawandel.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern arbeitet in einem vielschichtigen und stark regulierten Umfeld. So weitgehend wie möglich schätzt der Porsche AG Konzern die potenziellen Folgen seines unternehmerischen Handelns für die Gesellschaft und die Umwelt ab und bezieht sie in die internen Prozesse ein. Darüber hinaus bringt der Porsche AG Konzern sich bei der Gestaltung des regulatorischen Rahmens für sein wirtschaftliches Handeln aktiv ein. Grundsätzlich sind politisch-regulatorische Entscheidungen, die geeignete Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln schaffen, dem Porsche AG Konzern ein Anliegen.

Der Porsche AG Konzern setzt sich für geeignete Rahmenbedingungen für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität und für das Batterieökosystem ein. Für die Elektromobilität sollte der Ausbau der Ladeinfrastruktur verbindlich und ambitioniert vorangetrieben werden. Zusätzlich bedarf es Anreizen beim Kauf und Betrieb von Elektrofahrzeugen. eFuels sollten den Hochlauf der Elektromobilität ergänzen und in der CO₂-Flottenregulierung der EU Berücksichtigung finden. Bei der CO₂-Flottenregulierung der EU sollten im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Reviews geeignete Flexibilitätsoptionen eingeführt werden, um ambitionierte und zugleich wirtschaftlich umsetzbare Ziele vorzugeben.

Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Porsche AG Konzern entscheidend.

Der Porsche AG Konzern hat im Berichtsjahr weltweit keine politischen Zuwendungen vorgenommen. Die Summe der politischen Zuwendungen setzt sich zusammen aus den direkt und indirekt vom Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen sowie dem monetären Wert der geleisteten Sachleistungen. Direkte Zuwendungen sind solche, die politischen Parteien, ihren gewählten Vertretern oder Personen, die ein politisches Amt anstreben, direkt zur Verfügung gestellt werden. Bei indirekten Zuwendungen handelt es sich um Zuwendungen an bspw. Lobbyisten oder Verbände, die mit bestimmten politischen Parteien oder Anliegen verbunden sind oder diese unterstützen. Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen sind aufgrund der spezifischen Definitionen in den ESRS abweichend von Eintragungen in Lobby- und Transparenzregistern. In diesem Bericht sind daher nicht alle Zahlen aus Eintragungen in Lobby- und Transparenzregistern enthalten.

Verantwortlich für Tätigkeiten im Zusammenhang mit politischer Interessenvertretung sind bei der Porsche AG die Mitglieder des Vorstands, die Leitung der Hauptabteilung „Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik“ sowie die Leitung der Abteilung „Politik und Gesellschaft“. Vergleichbare Positionen in der öffentlichen Verwaltung sowie in Regierungsbehörden bestanden in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung im Berichtsjahr weder bei den genannten Stellen noch bei Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ verantwortet dabei die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns gegenüber allen Beteiligten. Sie ist die zentrale Koordinationsstelle für ein abgestimmtes Vorgehen und Handeln sowie eine einheitliche Kommunikation. Zu den Aufgaben gehören auch die Organisation und die Betreuung politischer Besuchsprogramme und Veranstaltungen. Außerdem informiert die Abteilung den Vorstand regelmäßig über aktuelle politische Themen und Entwicklungen. Über den Steuerkreis „Governmental Affairs“ und Abstimmungen koordiniert die Abteilung „Politik und Gesellschaft“ politikbezogene Aktivitäten des Porsche AG Konzerns und sorgt für ein einheitliches Vorgehen sowie eine konsistente Kommunikation mit den Stakeholdern.

Mitarbeit in Verbänden

Mit aktuellen politischen Themen befasst sich der Porsche AG Konzern auch, indem dieser aktiv in ausgewählten Verbänden mitwirkt. Die Koordination dieser Tätigkeit liegt ebenfalls im Aufgabenbereich der Abteilung „Politik und Gesellschaft“. Auch dabei gelten die Grundsätze der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit. Wettbewerbsrechtliche, kartellrechtliche und weitere gesetzliche Bestimmungen sind jederzeit zu beachten.

In folgenden Verbänden ist der Porsche AG Konzern Mitglied (Auswahl):

- > Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
- > Verband der Metall- und Elektroindustrie Baden-Württemberg e. V. (Südwestmetall)
- > Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart
- > Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig
- > American Chamber of Commerce in Germany e. V. (AmCham Germany)
- > Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft e. V.

Weitere Mitgliedschaften der Porsche AG in Verbänden sind im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung verzeichnet.

Der Volkswagen Konzern ist im europäischen Transparenzregister registriert (REG-Nummer: 6504541970-40). Der Porsche AG Konzern ist in den folgenden gleichwertigen Lobby- und Transparenzregistern in Mitgliedsstaaten der EU eingetragen. Die Porsche AG (R001768) und die Cellforce Group GmbH (R006664) sind im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung registriert. Die Porsche Ibérica, S.A. ist im Register der Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia registriert. Die Porsche AG und die Cellforce Group GmbH sind im Transparenzregister des Landtags von Baden-Württemberg registriert.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Das Thema Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten ist in der **Richtlinie „Grundsätze Kommunikation und Governmental Affairs“ einschließlich der Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende** geregelt. Diese Richtlinie legt Regeln für eine einheitliche Kommunikation des Porsche AG Konzerns fest – von nationaler und internationaler Öffentlichkeitsarbeit über Pressearbeit bis hin zur Kommunikation mit Vertretern aus dem Bereich Politik bzw. führenden Vertretern von Behörden. Sie definiert daher auch für die politische Interessenvertretung das Vorgehen für den Dialog mit politischen Stakeholdern sowie das Zusammenarbeitsmodell der Porsche AG mit den Porsche AG Konzerngesellschaften.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national sowie international strenge Vorgaben zur Verhinderung von Korruption und Bestechung, die vom Porsche AG Konzern eingehalten werden. Auch die Vergabe von Spenden und Sponsoringgeldern im gesellschaftlichen Umfeld ist zur Vermeidung von Interessenkonflikten klar geregelt. → **Unternehmenskultur**

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern bringt mit seiner Abteilung „Politik und Gesellschaft“ in einer aktiven Interessenvertretung seine Positionen in gesellschaftliche und politische Diskurse sowie Entscheidungsprozesse ein.

Dazu führt der Porsche AG Konzern regelmäßig einen transparenten und zielgerichteten gesellschaftspolitischen Dialog mit Regierungen, Parlamenten, Behörden, Verbänden, Institutionen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und zivilgesellschaftlichen Akteuren.

Die mit der politischen Interessenvertretung beauftragten Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns stimmen ihre Aktivitäten regelmäßig mit dem Bereich „Public Affairs“ des Volkswagen Konzerns ab, um ein koordiniertes Vorgehen und Handeln sowie eine einheitliche Kommunikation mit den Dialogpartnern weltweit für den Porsche AG Konzern abzusichern. Der Volkswagen Konzern unterhält eigene Unternehmensrepräsentanzen, z. B. in Berlin oder Brüssel. Diese übernehmen auch die politische Interessenvertretung des Porsche AG Konzerns.

Im Rahmen der Risikobewertung identifiziert und bewertet die Porsche AG regelmäßig relevante politische Entwicklungen wie auch regulatorische Maßnahmen und leitet daraus unter Einbeziehung eines Netzwerks von Politikverantwortlichen sowie externer Netzwerke und unter Einbeziehung von Verbandsarbeit, Themenverantwortlichkeiten und Prioritätsmärkten Handlungsempfehlungen für die Leitung der Porsche AG ab.

ZIELE

Der Porsche AG Konzern hat kein messbares, ergebnisorientiertes und zeitgebundenes Ziel im Sinne der ESRS formuliert, das als zentrale Steuerungsgröße für die wesentliche Auswirkung „Unterstützung einer fundierten Entscheidungsfindung aufgrund von Lobbytätigkeiten im Bereich des politischen Engagements“ in Betracht kommt. Die politische Interessenvertretung erfolgt in einem dynamischen Umfeld, sodass sich derzeit kein geeignetes langfristiges und messbares Ziel ableiten lässt. Dabei sind eine transparente Interessenvertretung und die Sicherstellung der Erfüllung aller gesetzlichen Anforderungen als übergeordnetes Ziel selbstverständlich.

Management der Beziehungen zu Lieferanten

Mit dem Ausbau der Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios gemäß der → **Fahrzeugproduktstrategie** wird die Lieferkette des Porsche AG Konzerns immer vielschichtiger: Durch neue Fahrzeugkomponenten und die wachsende Technologievielfalt steigt die Zahl der unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial und auch der Bedarf an potenziell risikobehafteten Rohstoffen (insbesondere für die Herstellung von Hochvoltbatterien) nimmt zu. Damit einhergehend wird voraussichtlich auch der Anteil der lieferkettenbedingten CO₂-Emissionen – ohne Berücksichtigung von Dekarbonisierungsmaßnahmen – weiter ansteigen. → **E1 Klimawandel**

Der Porsche AG Konzern trägt aufgrund seiner Produkte, der Größe seiner Fertigungsstätten und der globalen Einkaufsaktivitäten eine besondere Verantwortung für den Schutz der Umwelt sowie für die Einhaltung sozialer Standards. Dies umfasst insbesondere die Achtung der Menschenrechte und Antikorruptionsvorschriften im Rahmen der Geschäftstätigkeiten entlang der Wertschöpfungskette. Dieser Verantwortung bemüht sich der Porsche AG Konzern auch im Rahmen seiner Lieferantenbeziehungen nachzukommen. Mit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ (LkSG) im Jahr 2023 wurden die gesetzlichen Anforderungen an das Lieferkettenmanagement zusätzlich erweitert. Vor diesem Hintergrund bleibt die möglichst verantwortungsvolle, menschenrechtskonforme und ökologisch orientierte Gestaltung der Lieferketten für den Porsche AG Konzern von zentraler Bedeutung.

STRATEGISCHE HERANGEHENSWEISE

Der Porsche AG Konzern ist auf eine komplexen Lieferkette angewiesen, deren Stabilität stark von globalen und geopolitischen Rahmenbedingungen abhängt. Unterbrechungen in der Lieferkette können zu erheblichen Konsequenzen führen, darunter Gewinneinbußen oder die Verminderung der Kundenzufriedenheit. Der ganzheitliche Ansatz der → **Nachhaltigkeitsstrategie** bildet die Grundlage, um gemeinsam mit Zulieferern und Stakeholdern Nachhaltigkeit in der Beschaffung voranzubringen. Ein zentraler Ansatz in der Beschaffungsstrategie des Porsche AG Konzerns ist das **Responsible-Supply-Chain-System (ReSC)**. Das ReSC-System dient im Volkswagen Konzern als übergreifender Due-Diligence-Ansatz für die Beschaffung und zielt darauf ab, systematisch die menschenrechtlichen, sozialen oder ökologischen Risiken entlang der Lieferkette zu identifizieren und möglichst zu vermeiden oder zu minimieren.

Das ReSC-System besteht aus aufeinander aufbauenden Elementen – einer Risikoanalyse, Standardmaßnahmen (Code of Conduct für Geschäftspartner, Supply Chain Grievance Mechanism, das Sustainability Rating, Medienmonitoring und die Qualifizierung von unmittelbaren Zulieferern) sowie Vertiefungsmaßnahmen (Raw Materials Due Diligence Management System und Human Rights Focus System). Es wird im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** ausführlich beschrieben.

Die Umsetzung und Weiterentwicklung des präventiven Lieferantenrisikomanagements obliegt der Abteilung „Versorgungsrisikomanagement“ der Porsche AG.

Die Hauptabteilung „Zentralfunktion, Strategie, Digitalisierung, Risikoprävention und Originalteile“ der Porsche AG koordiniert die Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen und ist die zentrale Anlaufstelle für die Bewertung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance der unmittelbaren Zulieferer. Zu ihren Aufgaben zählen die Bewertung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsperformance der Zulieferer, die Förderung von Transparenz in der Lieferkette sowie ein verantwortungsvoller Rohstoffbezug mit Berücksichtigung von Arbeits- und Lebensbedingungen sowie Umwelteinflüssen. Zudem trägt sie die Verantwortung für die Reduzierung bzw. Vermeidung von Luftverunreinigungen (einschließlich Treibhausgasemissionen, schädlicher Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen oder eines übermäßigen Wasserverbrauchs sowie schädlicher Lärmemissionen), die Verringerung des Biodiversitätsverlusts und die Verbesserung der Kreislauffähigkeit der Produkte entlang der Lieferkette.

Um die Umsetzung der → **Nachhaltigkeitsstrategie** auf lokaler Ebene zu fördern, müssen zur Unterstützung von strategischen Zielen und Maßnahmen lokale Vorgabedokumente evaluiert werden. Beispiele hierfür sind Vergabeanforderungen an unmittelbare Zulieferer. Vor Auftragsvergabe durchläuft die Beschaffung der Porsche AG einen mehrstufigen Prüf- und Analyseprozess, um die Vergabefähigkeit für unmittelbare Zulieferer bewerten zu können. Weitere Informationen finden sich im nachstehenden Abschnitt zu → **Maßnahmen**.

RICHTLINIEN UND KONZEPTE

Das Thema Management der Beziehungen zu Zulieferern ist in verschiedenen Richtlinien und Konzepten des Porsche AG Konzerns enthalten.

Das zentrale Dokument zur Förderung einer verantwortungsvollen Beschaffung ist der **Code of Conduct für Geschäftspartner**. Durch die Festlegung klarer Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern sowie Zulieferern in Bezug auf Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards soll Transparenz geschaffen und die Basis für eine partnerschaftliche wie auch langfristig stabile Geschäftsbeziehungen gestärkt werden. Der **Code of Conduct für Geschäftspartner** ist unter → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** beschrieben.

Zusätzlich zu den Bestimmungen des Code of Conduct für Geschäftspartner verfolgen **Lastenhefte** das Ziel, weitere produkt- bzw. materialspezifische Anforderungen an unmittelbare Zulieferer zu definieren, darunter auch Transparenz- und Nachhaltigkeitskriterien. Nur unmittelbare Zulieferer, die Produkte gemäß den spezifizierten Anforderungen herstellen, werden als vergabefähig betrachtet. Die Lastenhefte gelten fortlaufend und bauteilbezogen.

Die **Richtlinie „Lieferantenrisikomanagement“** hat zum Ziel, einen einheitlichen und systematischen Umgang zur frühzeitigen Erkennung und Steuerung von Risiken bei finanziell instabilen, akut finanzkritischen oder insolventen unmittelbaren Zulieferern zu gewährleisten. Durch standardisierte Vorgehensweisen sollen Risiken für die Versorgung, die durch eine eingeschränkte Lieferfähigkeit des unmittelbaren Zulieferers aufgrund finanzieller Probleme entstehen, sowie daraus resultierende Kosten minimiert werden.

Die **Richtlinie „Nachhaltigkeit“** legt fest, dass der Porsche AG Konzern über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinaus durch nachhaltigeres Handeln den langfristigen Unternehmenserfolg sichern, einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Entwicklung leisten und die gesellschaftliche Akzeptanz des Unternehmens stärken und erhalten will. Dabei werden gesellschaftliche und ökologische Belange ebenso wie wirtschaftliche Aspekte in die unternehmensbezogenen Überlegungen und Entscheidungen einbezogen.

Darüber hinaus regelt diese Richtlinie verbindlich die Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements im Konzern, einschließlich interner Abläufe, Themenmanagement, Projektumsetzung und Kommunikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Damit wirkt der Porsche AG Konzern darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsstrategie im gesamten Porsche AG Konzern bekannt ist und konsequent umgesetzt wird. Gleichzeitig ist diese Richtlinie auch die Grundlage für das „Management der Beziehungen zu Lieferanten“ und weitere Richtlinien, die dieses spezifische Themenfeld konkretisieren.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, unterstützt vom Vorstand für Produktion und Logistik sowie dem Vorstand für Beschaffung, die als Vorstandspaten für die Nachhaltigkeitsstrategie fungieren. Das höchste zuständige Organ für die nachhaltigere Unternehmensentwicklung ist der Vorstand, der in Strategiewerkshops die grundsätzliche strategische Ausrichtung und konkrete Nachhaltigkeitsziele festlegt.

Das **Handbuch Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen** gibt den Gesellschaften des Porsche AG Konzerns einen übergeordneten Rahmen vor, um Nachhaltigkeitsleistung von unmittelbaren Zulieferern zu verbessern, Risiken bei Geschäftspartnern zu identifizieren und einen einheitlichen Umgang mit identifizierten Nachhaltigkeitsverstößen sicherzustellen. Die Umsetzung der Sorgfaltspflichten erstreckt sich auf die unmittelbaren Zulieferer des Porsche AG Konzerns sowie anlass- und risikobezogen auf mittelbare Zulieferer. Den Gesellschaften des Porsche AG Konzerns wird die nötige Flexibilität eingeräumt, um diese Prozesse im Einklang mit ihrer jeweiligen Geschäftstätigkeit umzusetzen.

Die Prozesse und Arbeitsweisen sind in den Anlagen des Handbuchs zum Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und dem Sustainability Rating (S-Rating) detailliert dargestellt. Das Handbuch spezifiziert zudem die Organisation, die Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten innerhalb des Porsche AG Konzerns und legt die Umsetzung bestehender Regelungen durch die Einkaufsorganisation des Porsche AG Konzerns im Rahmen der Lieferantenbeziehungen fest.

Die **Richtlinie „Beschaffung von Produktionsmaterial“** der Porsche AG definiert den Ablauf des Beschaffungsprozesses von Produktionsmaterial. Dieser umfasst die Kernprozesse „Forward Sourcing“ (für neu zu entwickelnde Fahrzeugkomponenten) und „Global Sourcing“ (für bereits existierende Fahrzeugkomponenten). Die Richtlinie beschreibt sowohl die operativen Prozessschritte als auch strategische Beschaffungsprozesse, einschließlich der Beschaffungsplanung, der Werkzeugdokumentation und des Umgangs mit Preisrisiken.

Ziel ist eine effektivere Beschaffung auf einheitlich hohem Qualitätsniveau. Dadurch sollen potenzielle Risiken in Bezug auf Kosten, Qualität, Versorgung, Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und behördlicher Auflagen (Compliance), Termintreue, Haftung und finanzieller Stabilität von unmittelbaren Zulieferern weitestgehend reduziert werden.

Relevante Gremien in diesem Prozess sind das „Porsche Sourcing Committee“ (PSC PM) für die Beschaffung von Produktionsmaterial sowie das Pre-Meeting bzw. „Corporate Sourcing Committee“ (CSC) des Volkswagen Konzerns. Das PSC PM trifft in enger Abstimmung mit den relevanten Fachbereichen des Porsche AG Konzerns sowie, falls erforderlich, in Zusammenarbeit mit den Fahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns im CSC Vergabeentscheidungen für Kaufteile im Rahmen der Prozesse „Forward Sourcing“ und „Global Sourcing“.

Die **Richtlinie „Transportmanagement“** beschreibt standardisierte Abläufe, Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten beim Transportmanagement. Sie umfasst die Definition der Anforderungen bis hin zur Abrechnung und dient als Grundlage für die Vertragsgestaltung mit externen Dienstleistern, die an derartigen Prozessen im Porsche AG Konzern beteiligt sind.

Eine weitere Richtlinie mit Bezug zum Thema Lieferantenmanagement ist die **Richtlinie „Kartellrecht“ einschließlich der Allgemeinen Vorgaben für Mitarbeitende**. Weitere Informationen dazu finden sich unter

→ **Richtlinien und Konzepte im Abschnitt Unternehmenskultur**.

MASSNAHMEN

Der Porsche AG Konzern ergreift verschiedene Maßnahmen, mit denen das Management der Beziehungen zu unmittelbaren Zulieferern positiv gestaltet werden soll. Zudem wird damit die Ambition verfolgt, eine partnerschaftliche und von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu fördern.

Diese Maßnahmen basieren auf einer Risikoanalyse und werden fortlaufend oder anlassbezogen umgesetzt. Sie wurden auch im Berichtsjahr durchgeführt, nachverfolgt und berichtet.

ÜBERPRÜFUNG VON UNMITTELBAREN ZULIEFERERN IN BEZUG AUF COMPLIANCE

In der Porsche AG sowie ausgewählten Konzerngesellschaften wird risikobasiert vor Vergabe eines Auftrags an einen unmittelbaren Zulieferer dieser im Rahmen des „Business Partner Checks“ hinsichtlich der Einhaltung von Compliance-Anforderungen geprüft.

Die Risikoüberprüfung erfolgt IT-gestützt und bezieht Informationen aus Datenbanken sowie ggf. aus Selbstauskünften in die Risikobewertung ein. Abhängig vom Ergebnis der Bewertung werden bei Bedarf weitere Maßnahmen angestoßen, z. B. die Durchführung einer externen Due Diligence, die Vereinbarung ergänzender Vertragsbedingungen oder im Einzelfall der Ausschluss des Zulieferers. Lieferantenaudits werden im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** beschrieben.

ÜBERPRÜFUNG VON UNMITTELBAREN ZULIEFERERN IN BEZUG AUF VERGABEFÄHIGKEIT

Vor Vergabe eines Auftrags an einen unmittelbaren Zulieferer prüft die Beschaffung der Porsche AG dessen finanzwirtschaftlichen Status („Finanzrating“) und fordert ggf. ein aktuelles Finanzrating an. Dazu dient der Bericht „Lieferantenstatus“: Dieser gibt sowohl für unmittelbare Zulieferer von Produktionsmaterial als auch für unmittelbare Zulieferer von Nichtproduktionsmaterial an, ob sie finanzwirtschaftlich als vergabefähig oder nicht vergabefähig gelten.

Vor allem die Mitarbeitenden in der Beschaffung sind angehalten, die finanzwirtschaftliche Lage von unmittelbaren Zulieferern laufend zu prüfen und auf eventuelle Anzeichen negativer Veränderungen zu achten. Bei kritischen Entwicklungen sind – wiederum in Abstimmung mit der zuständigen Abteilung – zusätzliche Informationen zur finanziellen Situation der unmittelbaren Zulieferer einzuholen. Weitere Informationen finden sich unter → **Richtlinien und Konzepte**.

ÜBERPRÜFUNG VON UNMITTELBAREN ZULIEFERERN IN BEZUG AUF NACHHALTIGKEITSKRITERIEN

Bei Neuvergaben hält sich der Porsche AG Konzern an definierte Kriterien bezüglich Nachhaltigkeit: Die Porsche AG überprüft im Rahmen des Vergabeprozesses der Beschaffung bei unmittelbaren Zulieferern von Produktionsmaterial und ausgewählten unmittelbaren Zulieferern von Nichtproduktionsmaterial Verhaltenskriterien in den Bereichen Umwelt und Soziales sowie die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner.

Hierbei dient seit 2019 ein Nachhaltigkeitsrating, das **Sustainability Rating (S-Rating)**, als Steuerungsinstrument. Die Überprüfung erfolgt risikobasiert und anlassbezogen in einem mehrstufigen Prozess vor jeder Neuvergabe. Grundlage sind eine Risikoanalyse und eine Selbstauskunft der unmittelbaren Zulieferer (SAQ). Zusätzlich werden unmittelbare Zulieferer risikobasiert für Vor-Ort-Audits ausgewählt. Grundsätzlich sind nur unmittelbare Zulieferer mit einem positiven S-Rating vergabefähig. Für eine detaillierte Beschreibung des S-Ratings siehe Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**.

Bereits seit 2021 wird von unmittelbaren Zulieferern die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen in der Fertigung von Bauteilen für Porsche-Fahrzeuge gefordert. Nahezu alle unmittelbaren Zulieferer von Produktionsmaterial haben sich verpflichtet, diese Anforderung zu erfüllen.

Für Neuprojekte wurde außerdem 2023 die Berücksichtigung von Nachhaltigkeit im Vergabeprozess für Produktionsmaterial eingeführt. Bei vielen Vergaben werden technische Maßnahmen zur Einsparung von Treibhausgasemissionen vereinbart und die Lieferanten müssen konkrete Vorgaben wie den Einsatz von CO₂-optimiertem Primärmaterial und Rezyklaten erfüllen. Im Berichtsjahr gab es keinen Anlass, Geschäftsbeziehungen aufgrund der Feststellung von erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu beenden.

NACHHALTIGKEITSSCHULUNGEN FÜR MITARBEITENDE
Mitarbeitende des Porsche AG Konzerns im Bereich Beschaffung wurden im Berichtsjahr regelmäßig zu Themen und aktuellen Änderungen im Bereich Risiko- und Lieferantenmanagement geschult, insbesondere zu den Prozessen der finanzwirtschaftlichen Einschätzung. Auch Nachhaltigkeit in Lieferantenbeziehungen, menschenrechtliche Aspekte sowie das S-Rating sind Bestandteile der Schulungen.

NACHHALTIGKEITSSCHULUNGEN FÜR UNMITTELBARE ZULIEFERER

Neben den Mitarbeitenden des Porsche AG Konzerns erhalten auch Beschäftigte von ausgewählten unmittelbaren Zulieferern Schulungen zu Nachhaltigkeitsstandards und Integrität. Die Workshops finden sowohl vor Ort als auch online statt. Ergänzend steht ein webbasiertes eLearning-Modul zur Verfügung, das in acht Sprachen angeboten wird. Im Berichtsjahr wurden mehr als 650 unmittelbare Zulieferer geschult.

Dabei sind Schulungen zu menschenrechtlichen Aspekten gesetzlich gefordert und somit verpflichtend für alle Zulieferer mit erhöhtem Risiko. Ebenso müssen alle Zulieferer mindestens alle drei Jahre das eLearning-Modul zum Code of Conduct für Geschäftspartner absolvieren. Schulungen zum S-Rating erfolgen auf freiwilliger Basis.

Die eigenen Arbeitskräfte sowie die Arbeitskräfte der Wertschöpfungskette werden so für nachhaltigkeitsbezogene Themen sensibilisiert und dienen dem gezielten Kompetenzaufbau bei Zulieferern. Die Aktivitäten wurden im Jahr 2025 fortgeführt.

DIALOGMASSNAHMEN UND INITIATIVEN

Der Porsche AG Konzern kooperiert mit nationalen und internationalen Partnern, um menschenrechtliche Risiken besser zu

verstehen und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Dazu zählen Branchen- und Lieferketteninitiativen sowie internationale Standards und Normen (z. B. UN-Leitprinzipien, OECD-Leitlinien). → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

ZIELE

Die Porsche AG verwendet seit 2019 das → **S-Rating** als Steuerungsinstrument für ihre Lieferkette. Das damit verbundene Ziel steuert sowohl die identifizierte positive Auswirkung im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu Zulieferern als auch die Auswirkungen im Themengebiet.

Für 2025 hatte sich die Porsche AG zum Ziel gesetzt, dass 87 % der unmittelbaren Zulieferer eine positive Bewertung durch das S-Rating erhalten. Der Erfüllungsgrad lag bei 89 %. Der Basiswert im Jahr 2019 betrug 71 %.

Die Zielsetzungen im Zusammenhang mit dem S-Rating steuern auch die im Kapitel → **S2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** genannten Auswirkungen und Risiken. Eine ausführliche Beschreibung der Methodik und Zielsetzung kann diesem Kapitel entnommen werden.

Stuttgart, 22. Februar 2026

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Zur Ermittlung der wesentlichen zu berichtenden Informationen wurden die identifizierten wesentlichen Auswirkungen näher betrachtet. Die offenzulegenden Angabepflichten wurden anhand der Verortung der wesentlichen Auswirkungen in der Wertschöpfungskette identifiziert. Für die relevanten Angabepflichten wurden die wesentlichen Informationen identifiziert. Dabei wurde der Umfang der berichteten Informationen so ausgewählt, dass die Angabepflichten transparent und zielgerichtet mit den für diese Angaben wesentlichen Informationen erfüllt werden. Unternehmensspezifische Angaben wurden so ausgewählt, dass diese die Transparenz für unternehmensspezifische Begebenheiten schaffen.

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN DER
PORSCHÉ AG 2025

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde die zusammengefasste Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen in der Nichtfinanziellen Erklärung gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für den Porsche AG Konzern einschließlich der Porsche AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Porsche AG gelten. Als Mutterunternehmen des Porsche AG Konzerns unterliegt die Porsche AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen.

Wesentliche nichtfinanzielle Kennzahlen der Porsche AG

	2025	2024
Personal		
Beschäftigte zum 31.12.	22.515	23.650
Frauenanteil Beschäftigte in %	16,8	16,6
Frauenanteil Top-Management in %	29,1	22,0
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem pro Jahr	18,3	18,4
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden unter den Beschäftigten (TRIR ¹)	7,5	9,8
Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 200.000 geleisteter Arbeitsstunden unter den Beschäftigten (LTIR ²)	1,0	1,2
Umwelt		
Energieverbrauch gesamt in MWh	481.049	472.345
THG-Emissionen Scope 1 in t CO ₂ e	15.074	51.022
Wasserverbrauch in m ³	58.797	49.445
Abfälle gesamt in t	12.632	13.600

¹ Total Recordable Injury Rate

² Lost Time Injury Rate

Liste der wesentlichen Angabepflichten

Liste der wesentlichen Angabepflichten

Referenz

ESRS 2 – Allgemeine Angaben

BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	S. 140 – 141
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	S. 140 – 141
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	S. 159 – 163
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	S. 162 – 163
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	S. 163 – 165
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	S. 311
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 165
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	S. 141 – 146
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 156 – 159
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 153 – 156
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 147 – 153
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	S. 306 – 317

E1 – Klimawandel

ESRS 2 GOV-3-E1	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	S. 163 – 165
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	S. 172 – 178
ESRS 2 SBM-3-E1	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 168 – 172
ESRS 2 IRO-1-E1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 151
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S. 179 – 182
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	S. 182 – 184
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	S. 184 – 186
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	S. 186 – 187
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	S. 187 – 191
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	S. 191 – 192
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	S. 192

E2 – Umweltverschmutzung

ESRS 2 IRO-1-E2	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 151
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 197 – 200
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 200 – 201
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	S. 201
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	S. 202
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	S. 203 – 204

E3 – Wasser- und Meeresressourcen

ESRS 2 IRO-1-E3	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 151 – 152
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 206 – 207
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 207 – 208
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	S. 208
E3-4	Wasserverbrauch	S. 209

E4 – Biodiversität und Ökosysteme

ESRS 2 IRO-1-E4	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 152
ESRS 2 SBM-3-E4	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 210 – 212
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 213 – 214
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 214 – 215
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	S. 215
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	S. 216

E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

ESRS 2 IRO-1-E5	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 152
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 221 – 222
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 222 – 224
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	S. 225
E5-4	Ressourcenzuflüsse	S. 225 – 226
E5-5	Ressourcenabflüsse	S. 226 – 228

S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

ESRS 2 SBM-2-S1	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 158
ESRS 2 SBM-3-S1	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 242 – 243
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	S. 248 – 250, S. 258 – 260
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	S. 243 – 244
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	S. 244 – 245
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 250 – 252, S. 260 – 263
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 252 – 253, S. 264
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	S. 253 – 255
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	S. 254
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	S. 255
S1-9	Diversitätskennzahlen	S. 264 – 265
S1-10	Angemessene Entlohnung	S. 254, S. 257
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	S. 265
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	S. 255 – 257
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	S. 265
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	S. 266

S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

ESRS 2 SBM-2-S2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 158
ESRS 2 SBM-3-S2	Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 267 – 269
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	S. 273 – 276
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	S. 269 – 270
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	S. 270
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 276 – 278
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 278

S4 – Verbraucher und Endnutzer

ESRS 2 SBM-2-S4	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	S. 158
ESRS 2 SBM-3-S4	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	S. 283
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	S. 285 – 286
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	S. 283 – 284
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	S. 284
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	S. 286
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	S. 286 – 287

G1 – Unternehmensführung

ESRS 2 GOV-1-G1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	
ESRS 2 IRO-1-G1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 152 – 153
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	S. 291, S. 292 – 297
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	S. 302 – 305
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	S. 293, S. 296 – 299
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	S. 299
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	S. 300 – 301

Tabelle zur Übersicht über die Kernelemente der Sorgfaltspflicht

Kernelemente der Sorgfaltspflichten
in Bezug auf Menschen und/oder Umwelt

 Menschen und Umwelt	 Menschen	 Umwelt
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell		
ESRS 2 GOV-2, S. 162 – 163	ESRS 2 SBM-3-S1, S. 242 – 243	ESRS 2 SBM-3-E1, S. 168 – 170
ESRS 2 GOV-3, S. 163 – 165	ESRS 2 SBM-3-S2, S. 267 – 269	ESRS 2 SBM-3-E2, S. 193 – 195
ESRS 2 SBM-3, S. 153 – 156	ESRS 2 SBM-3-S4, S. 263	ESRS 2 SBM-3-E3, S. 205
ESRS 2 SBM-3-G1, S. 290 – 292		ESRS 2 SBM-3-E4, S. 210 – 211
		ESRS 2 SBM-3-E5, S. 217 – 218
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht		
ESRS 2 GOV-2, S. 162 – 163	ESRS S1-2, S. 243 – 244	
ESRS 2 SBM-2, S. 156 – 159	ESRS S1-3, S. 244 – 245	
ESRS 2 IRO-1, S. 149	ESRS S2-2, S. 269 – 270	
	ESRS S2-3, S. 270	
	ESRS S4-2, S. 283 – 284	
	ESRS S4-3, S. 284	
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen		
ESRS 2 IRO-1, S. 147 – 153	ESRS 2 SBM-3-S2, S. 267 – 269	ESRS 2 SBM-3-E1, S. 168 – 170
ESRS 2 SBM-3, S. 153 – 156		ESRS 2 SBM-3-E2, S. 193 – 195
		ESRS 2 SBM-3-E3, S. 205
		ESRS 2 SBM-3-E4, S. 210 – 211
		ESRS 2 SBM-3-E5, S. 217 – 218
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen		
	ESRS S2-4, S. 267 – 278	ESRS E1-3, S. 182 – 184
		ESRS E2-2, S. 200 – 201
		ESRS E3-2, S. 207 – 208
		ESRS E4-3, S. 214 – 215
		ESRS E5-2, S. 222 – 224
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation		
	ESRS S2-5, S. 278	ESRS E1-4, S. 184 – 186
	ESRS S4-5, S. 286 – 287	ESRS E2-3, S. 201
		ESRS E3-3, S. 208
		ESRS E4-4, S. 215
		ESRS E5-3, S. 225
		ESRS E1-6, S. 187 – 191
		ESRS E2-4, S. 202
		ESRS E2-5, S. 203 – 204
		ESRS E3-4, S. 209
		ESRS E5-5, S. 226 – 228

Liste der Datenpunkte mit Bezug auf weitere EU-Rechtsvorschriften

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		SFDR-Referenz	
ESRS 2 GOV-1	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS 2 GOV-1	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e		
ESRS 2 GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3	
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS 2 SBM-1	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv		
ESRS E1-1	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14		
ESRS E1-1	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		
ESRS E1-4	THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E1-5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E1-5	Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS E1-5	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS E1-6	Intensität der THG- Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	

Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 159
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 159
			■	S. 311
Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umwelttrisiken und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		□	
		Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	■	S. 172 – 178
Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		□	
Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		■	S. 184 – 186
			■	S. 186
			■	S. 186
			■	S. 186
Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		■	S. 187 – 191
Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		■	S. 187

ESRS E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate Absatz 56		
ESRS E1-9	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klima-bezogenen physischen Risiken Absatz 66		
ESRS E1-9	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden, Absatz 66 Buchstabe c		
ESRS E1-9	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Absatz 67 Buchstabe c		
ESRS E1-9	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Absatz 69		
ESRS E2-4	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1, Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-1	Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-1	Spezielles Konzept Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-1	Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-4	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6, 2 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E3-4	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6, 1 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS 2-SBM-3-E4	Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS 2-SBM-3-E4	Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS 2-SBM-3-E4	Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E4-2	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E4-2	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E5-5	Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2	
ESRS E5-5	Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1	
ESRS 2 SBM3-S1	Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS 2 SBM3-S1	Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1	
ESRS S1-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21		
ESRS S1-1	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-1	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3	
ESRS S1-3	Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3	

Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
		Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	☐	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		☐	
Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			☐	
Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			☐	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		☐	
			■	S. 202
			■	S. 206 – 207
			☐	
			☐	
			■	S. 209
			■	S. 209
			■	S. 211 – 212
			■	S. 211 – 212
			■	S. 211 – 212
			☐	
			☐	
			■	S. 213
			■	S. 228
			■	S. 228
			☐	
			☐	
			■	S. 248 – 250, S. 258 – 260
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 248 – 250, S. 258 – 260
			☐	
			■	S. 248 – 250
			■	S. 244 – 246

ESRS S1-14	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S1-14	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S1-16	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S1-16	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S1-17	Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S1-17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3
ESRS 2 SBM3-S2	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S2-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1
ESRS S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S2-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S2-1	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19	
ESRS S2-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3
ESRS S3-1	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S3-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S3-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3
ESRS S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S4-1	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1
ESRS S4-4	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3
ESRS G1-1	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 3
ESRS G1-1	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang I Tabelle 3
ESRS G1-4	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang I Tabelle 3
ESRS G1-4	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang I Tabelle 3

Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Wesentlich/ Nicht wesentlich	Referenz
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 256
			■	S. 256
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 265
			■	S. 265
			■	S. 266
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		■	S. 266
			□	
			■	S. 273 – 276
			■	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 273 – 276
			■	S. 277
			□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		□	
			□	
			■	S. 285 – 286
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II, Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		■	S. 285 – 286
			□	
			■	S. 292 – 299
			□	
	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		■	S. 299
			□	