Städter: „Wir lassen einen Partner in der Krise nicht alleine“

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

22/12/2020 Beschaffungs-Vorstand Uwe-Karsten Städter spricht über die Auswirkungen von Elektromobilität auf die Lieferkette, das eFuels-Projekt von Porsche sowie die kritische Lage vieler Zulieferer während der Coronavirus-Krise.

Herr Städter, wie steht es aktuell um die Lieferkette bei Porsche?

Uwe-Karsten Städter: Unsere Lieferkette ist stabil. Wir sind mit Teilen versorgt, sind aber weiter wachsam. Wir tauschen uns täglich mit den Lieferanten aus. Dadurch haben wir einen guten Überblick über höhere Krankheitsstände und Corona-Fälle in der Belegschaft bei unseren Zulieferern.

Wie kann sich Porsche gegen temporäre Schließungen von Zulieferern – wie vor Kurzem bei ZF – absichern?

Städter: Wir sind dabei einen Lager-Bestand von allen Teilen für unsere Baureihen aufzubauen. Perspektivisch geht es darum, über ausreichend Teile zu verfügen – für bis zu mindestens zwei Wochen Produktion. Das verschafft uns Luft zum Atmen. Wo aber sekundengenau direkt ans Band geliefert wird, ist es schwierig.

Viele Zulieferer sind in einer kritischen Lage. Greifen Sie im Zweifel auch finanziell unter die Arme?

Städter: Ja. Einen Partner lässt man in der Krise nicht alleine. Zum Beispiel das Rosenheimer Unternehmen Serva. Die Firma entwickelt und unterstützt uns mit fahrerlosen Transportsystemen (FTS) bei der Produktion unseres vollelektrischen Sportwagen Taycan. Serva war durch die Coronavirus-Krise in eine finanzielle Schieflage geraten. Um den Geschäftsbetrieb aufrechtzuerhalten, die Entwicklungskompetenz weiterhin zu nutzen aber auch qualifizierte Arbeitsplätze vor Ort zu sichern, haben wir entschieden, das Unternehmen im Juli zu übernehmen.

Gab es noch andere Maßnahmen?

Städter: Wir haben unterschiedliche Stützungsmaßnahmen für die Lieferanten durchgezogen. Porsche hat beispielsweise bei Lieferanten Entwicklungskosten und Werkzeuge früher als vertraglich vereinbart angezahlt. Generell geht es darum, den Finanzierungsdruck der Lieferanten zu reduzieren, mehr Luft zum Atmen zu lassen. Frühzeitig über Probleme zu sprechen, transparent zu sein, ist wichtig. Bei schwierigen Situation stehen wir deshalb mit Ratschlägen zur Seiten, senden eigene Mitarbeiter als

Unterstützung zu den Lieferanten, um dort Prozesse zu stärken. Auch Kontakte – etwa zu Banken – stellen wir zu Verfügung.

Aber Sie selbst haben auch enormen Kostendruck, oder?

Städter: Wir alle befinden uns in einem intensiven Wettbewerb. Das sehen wir als Ansporn – und arbeiten an einer deutlichen Reduzierung unserer Fixkosten. Mit der Brechstange geht es aber nicht. Es ist letztlich immer günstiger einen Lieferanten zu unterstützen als ein Loch in der Lieferkette zu riskieren.

Sie drehen also nicht an der Preisschraube wie die anderen?

Städter: Natürlich schauen wir auch auf die Optimierung unserer Materialkosten. Wir erwarten von unseren Lieferanten eine wettbewerbsfähige Produktivität. Das kommt schließlich auch beiden – den Lieferanten und uns – zugute. Man muss aber genau hinschauen: Es gibt Produkte, die in der Wertschöpfung weniger Produktivität ermöglichen. Ein höheres Sparpotential bieten oft Umfänge mit komplexen Logistikketten. Genauso bei Bauteilen der Transformation zur E-Mobilität. Da sehen wir genau hin. Mit anderen Worten: Es kommt bei den Kosten auf die jeweiligen Komponenten an – pauschal Rabatte zu fordern führt nicht ans Ziel.

Gibt es mit der Elektromobilität einen Trend, wieder mehr selbst zu machen?

Städter: In der Vergangenheit war die Kaufentscheidung des Kunden klar analysierbar. Ein Motor kam selbstverständlich von Porsche. Das ändert sich nun – die Kernkompetenzen bewerten wir neu. Klar ist: Auch in der Elektromobilität kommt es darauf an, in der Hand zu behalten, was auf die Fahrleistung und Kundenzufriedenheit einzahlt. Wie Getriebe und Fahrwerksauslegung, die wir selber machen. Diese und weitere Komponenten machen es möglich, in unserem vollelektrischen Taycan von Null auf Hundert in 2,7 Sekunden zu beschleunigen (Taycan Turbo S: CO_2-Emissionen* kombiniert (WLTP) 0 g/km, Stromverbrauch* kombiniert (WLTP) 23,4 – 22,0 kWh/100 km, Elektrische Reichweite kombiniert (WLTP) 440 – 467 km, Elektrische Reichweite innerorts (WLTP) 524 – 570 km).

Wie sieht es mit einer eigenen Batteriezellen-Fertigung bei Porsche aus?

Städter: Die Chemie in der Zelle ist ein Schlüssel für die Leistung der Batterien. Das untersuchen wir in Forschungsprojekten oder auch in Versuchsumfänge im Rahmen des Motorsports. Momentan planen wir aber definitiv nicht, bei Porsche eine eigene industrielle Zellfertigung – etwa für den Taycan – aufzubauen.

Auch nicht für kommende Baureihen wie einen elektrischen 718 Boxster und Cayman?

Städter: Das Center of Excellence Batteriezelle in Salzgitter spielt im Volkswagen Konzern eine Schlüsselrolle in der Batteriestrategie. Zudem besteht ein Joint Venture mit NorthVolt für den Aufbau einer 16-Gigawattstunden-Batteriezellfabrik. Es ist denkbar, dass wir mit diesem Hersteller bei

künftigen Fahrzeuggenerationen zusammenarbeiten könnten.

Wie stark hat sich das Lieferantenset bei Porsche durch die E-Mobilität verändert?

Städter: Wir wollen bis 2025 die Hälfte unserer Fahrzeuge elektrifiziert haben. Das geht nur mit neuen Technologien, Bauteile und Lieferanten. Rund ein Viertel der Lieferanten sind für uns gänzlich neu, ein weiteres Drittel hat sein Portfolio verändert. Die Elektrifizierung unserer Produkte ist aber nicht nur für die Lieferanten eine anspruchsvolle Aufgabe. Auch wir gehen neuen Wege, bauen Wissen und Expertise für die E-Mobilität auf.

Nutzen neue Player wie LG bei den Zellen ihre Machtstellung aus?

Städter: Wir pflegen einen professionellen Umgang mit unseren Lieferanten, reden miteinander. Und keiner der Lieferanten hat ein Interesse daran, uns zu ärgern.

Es kommen weitere Themen hinzu, Stichwort eFuels. Wie ist der Stand bei der Partnersuche?

Städter: Schon im Frühjahr 2021 ist Baubeginn unserer eFuels-Pilotanlage im Süden von Chile. Zusammen mit Partnern werden wir dort die umweltfreundliche Herstellung grüner synthetischer Kraftstoffe in einem industriellen Prozess erproben. Damit wollen wir einen Meilenstein bei der Dekarbonisierung setzen. Denn die mit regenerativen Energien hergestellten eFuels bieten den Vorteil, reine Verbrenner und Plug-in-Hybride nahezu klimaneutral zu fahren. Und das mit dem herkömmlichen Tankstellennetz. Wir werden den Kraftstoff aus Chile schon bald in unseren Fahrzeugen einsetzen. Wir denken an den Motorsport und perspektivisch auch an unserem Bestand. Klar ist aber: Porsche wird kein Kraftstoffhersteller.

Die ersten Tropfen werden vermutlich edel und teuer sein, oder?

Städter: Die Preise für synthetische Kraftstoffe sind momentan noch zu hoch. Das wird sich aber mit steigenden Mengen ändern. In der ersten Phase unseres eFuels-Pilotprojekts peilen wir eine Jahresproduktion von 130.000 Litern an – wollen dies aber sukzessive steigern.

Wie weit sind Sie in ihren Bemühungen, die Lieferkette komplett nachhaltig zu machen?

Städter: Nachhaltigkeit ist bei Porsche inzwischen ein entscheidendes Vergabekriterium. Unsere Partner sind dafür aufgeschlossen. Aber es ist ein langer Weg – und die Lieferanten sind mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs. Wir prüfen den Lieferanten mit einer Bewertung zur Nachhaltigkeit. Wir schauen Risiken bei Compliance, Sozialem und Umwelt. Dabei geht es um Kriterien wie den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien, Umweltzertifizierung und die Einhaltung von Menschrechtsstandards. Wenn der Lieferant hier nicht die richtigen Maßnahmen ergreift, arbeiten wir nicht mit ihm zusammen.

Haben Sie schon mal jemand rausgeschmissen?

Städter: Ja, es ist schon passiert, dass wir uns von Lieferanten getrennt haben. Zunächst bekommen solche Lieferanten aber einen Katalog mit Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit. Wenn dies nicht funktioniert, kann eine Vergabe scheitern. Dabei gehen wir aber mit Augenmaß vor. Wir unterstützen die Lieferanten bei der Einführung von geeigneten Nachhaltigkeitsmaßnahmen.

Bis wann ist die Lieferkette CO_2 neutral bei Porsche? Und wird irgendwann eine Kreislaufwirtschaft möglich sein?

Städter: Einen konkreten Zeitraum zu nennen ist schwierig. Die Transformation zur Elektromobilität hat ja gerade erst begonnen. Wir haben verschiedene Ziele, um die Lieferkette CO_2-neutral zu machen. Ein Hebel ist der Einsatz erneuerbarer Energien in energieintensiven Fertigungsprozessen. Das ist auf Tier-1-Ebene verhältnismäßig schnell umsetzbar. Bei der nachhaltigen Rohstoffgewinnung sind die Bedingungen schon schwieriger. Da bohren wir dicke Bretter. Wir wollen den Einsatz von nachhaltigen Materialien wie recyceltes Material oder nachwachsende Rohstoffe langfristig weiter ausbauen. Das wird uns ein gutes Stück weiter zur Kreislaufwirtschaft bringen.

Info

Text erstmalig erschienen in der Automobilwoche.

Das Gespräch führte Michael Gerster.

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

Taycan Turbo S (Vorgängermodell)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2020/unternehmen/porsche-uwe-karsten-staedter-interview-beschaffung-automobilwoche-23284.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/56a20c8b-ff89-4254-8d93-dedd86be9cbf.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart