

Dekarbonisierungsindex: Erhebung der Treibhausgasemissionen pro Fahrzeug

24/07/2026 Porsche verfolgt ein klares Ziel: Die Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette und über den Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg zu senken.

Dekarbonisierungsprogramm

Um das Ziel der Reduzierung der CO2-Emissionen zu erreichen, verfolgt Porsche ein umfassendes Dekarbonisierungsprogramm. Der Sportwagenhersteller hat vier wesentliche Hebel zur Dekarbonisierung entlang der Wertschöpfungskette seiner eigenen Fahrzeuge definiert:

1. Fahrzeugproduktstrategie

Das Fahrzeugproduktportfolio bildet den Kern der Aktivitäten von Porsche zur Erreichung der gesetzten

Klimaziele. Porsche 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 hat Porsche 2025 seine Fahrzeugproduktstrategie neuausgerichtet. 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 Porsche vor, den Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen auszubauen, allerdings auf einem geringeren Niveau als bisher geplant. Im Jahr 2025 lag der Anteil an Kundinnen und Kunden ausgelieferter elektrifizierter Neufahrzeuge – vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid – bei 34,4 %.

2. Lieferkette

Bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen sowie bei der Weiterverarbeitung hin zu fertigen Komponenten entstehen entlang der Lieferkette energie- und prozessbedingte Treibhausgasemissionen. Porsche möchte die CO_2-Emissionen in der Lieferkette durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, die Umstellung auf CO_2-ärmere Prozesse oder durch den Einsatz von Sekundärmaterial reduzieren. Klimaziele werden daher frühzeitig in die Fahrzeugentwicklung integriert und Nachhaltigkeitsanforderungen als verbindliche Vorgaben für unmittelbare Zulieferer im Rahmen der Beschaffungsprozesse berücksichtigt. Außerdem arbeitet das Unternehmen mit Rohstoffproduzenten zusammen, um CO_2-armes und recyceltes Aluminium zu nutzen sowie geschlossene Kreislaufsysteme für Batteriematerialien und Recycling zu entwickeln.

3. Fahrzeugproduktion und eigene Standorte

Ein wichtiger Hebel zur Erreichung der selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele ist die Produktion der Fahrzeuge. Die Porsche-eigenen Fahrzeugprodukionsstandorte in Stuttgart-Zuffenhausen und Leipzig sowie das Entwicklungszentrum in Weissach nutzen seit 2017 ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen – wie Sonne, Wind und Wasserkraft. Für die Erzeugung von Raum- und Prozesswärme sowie für Produktionsprozesse setzen diese Standorte zudem ausschließlich bilanzielles Biomethan aus Abfall- und Reststoffen ein.

4. Fahrzeugnutzungsphase

Porsche arbeitet kontinuierlich daran, auch die Nutzungsphase der Fahrzeuge zu dekarbonisieren. Bei Elektrofahrzeugen hängt der CO_2-Fußabdruck der Nutzungsphase von der Art der Stromerzeugung ab. Da neue elektrifizierte Fahrzeuge den Strombedarf in den Märkten erhöhen, engagiert sich Porsche im Rahmen langfristiger indirekter Verpflichtungen mit Betreibern von Wind- und Solaranlagen, um den Zubau erneuerbarer Energien zu fördern. Porsche engagiert sich ergänzend auch für Lösungen, wie beispielsweise den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten eFuels, um den CO_2-Ausstoß

von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren weiter zu senken.

Messung des Dekarbonisierungsprogramm

Porsche 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 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 CO_2e/Fahrzeug) dargestellt.

Der DKI basiert u. a. auf standardisierten Lebenszyklusanalysen, welche Porsche 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. 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 Porsche bei der schrittweisen Reduzierung seines CO_2-Fußabdrucks unterstützt.

Im Jahr 2025 lag der DKI bei 60,25 Tonnen CO_2 pro Fahrzeug. Gegenüber dem Basisjahr 2023 ist er damit um 8,9 % und gegenüber dem Vorjahr 2024 um 3,7 % gesunken.

Die erfolgreiche Dekarbonisierung der Fahrzeuge setzt eine konsequente Steuerung von der Produktstrategie bis zur Wertschöpfungskette voraus. Porsche evaluiert seine Fahrzeugproduktstrategie in Vorprozessen und -gremien und erarbeitet unter Beteiligung der relevanten Fachbereiche Empfehlungen. In den Produktstrategie- und den Produktentstehungsprozess fließen direkt Dekarbonisierungsziele mit ein, die initial über die Gremien der Nachhaltigkeitsorganisation von Porsche vorgegeben werden. Diese Ziele werden im Rahmen der Zielbildung der Fahrzeugprojekte überprüft und verabschiedet. In seinen Fahrzeugprojekten hat der Porsche eine CO_2-Zielsteuerung eingeführt. Damit prognostiziert das Unternehmen während des Produktentstehungsprozesses kontinuierlich die Treibhausgasemissionen, definiert Maßnahmen zur Reduktion und trifft Entscheidungen anhand der DKI-Kennziffer als Indikator der wirtschaftlichen Effizienz einer Dekarbonisierungsmaßnahme.

Dekarbonisierung als ein Bestandteil der Vergütung

Die DKI-Ziele sind als Teil des sogenannten „ESG-Faktors“ fest im Vergütungssystem für den Vorstand und das Management der Porsche AG sowie ausgewählter Konzerngesellschaften verankert. Auch für die Mitarbeitenden aus dem Tarifbereich der Porsche AG sind diese Ziele als Kriterium implementiert.

MEDIA ENQUIRIES



Thomas Hagg

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



Maximilian Steiner

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

Verbrauchsdaten

Macan Turbo (WLTP)*: Stromverbrauch kombiniert: 20,6 – 18,3 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO_2-Klasse: A

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

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/nachhaltigkeit/dekarbonisierung/porsche-dekarbonisierungsindex.html