

Zukunft der Elektromobilität

„Wir wollen Volkswagen zur begehrtesten Marke für nachhaltige Mobilität machen.“

Ralf Brandstätter, CEO

Way to Zero lautet der Fahrplan von Volkswagen, mit dem das Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral sein will. Den Modellen ID.3, ID.4 und dem aktuell vorgestellten ID.4 GTX werden viele weitere folgen. Den Auftakt des umfassenden Aktionsplans bildete Ende April die Way-to-Zero-Convention in Berlin, bei der Experten von Volkswagen mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft offen diskutierten.

-40%

CO₂-Emissionen bis 2030

pro Fahrzeug in Europa gegenüber 2018

Way to Zero

Die Gesamtstrategie

Volkswagen bekennt sich zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens und zum Green Deal der Europäischen Union. Das langfristige Ziel lautet: Bilanzielle Klimaneutralität bis zum Jahr 2050. Diesen Marathon beginnt Volkswagen mit einem Sprint: Schon bis 2030 sollen die Emissionen in Europa um 40 Prozent pro Fahrzeug gegenüber dem Stand von 2018 reduziert werden. Das entspricht einer CO₂-Reduktion von 17 Tonnen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs. So will Volkswagen einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten und gleichzeitig zur begehrtesten Marke für nachhaltige Mobilität werden.



Volkswagen-Chef Ralf Brandstätter beim Auftakt der Way-to-Zero-Convention (oben). Neuestes Produkt der ID. Familie: ID.4 GTX mit Dualmotor-Allradantrieb (unten)

Ausbau der E-Auto-Palette

Im Produktportfolio setzt Volkswagen schon jetzt konsequent auf Elektromobilität. In den kommenden Jahren soll jährlich ein neues E-Modell auf den Markt kommen. 2030 könnten so 9 von 14 Volkswagen Modellen reine Elektroautos sein. Der ID.3¹ und ID.4² waren die Vorreiter, ihnen folgt jetzt der ID.4 GTX³ als sportlich getrimmter Ableger mit Allradantrieb und etwas später im Jahr der ID.5. 2022 erscheint mit dem ID.BUZZ⁴ dann die elektrische Neuauflage der Markenkönigin Bulli, und 2025 kommt ein kleiner elektrischer Volkswagen für das Einstiegssegment.

CO₂-Reduzierung

Bereits in der Produktion soll der CO₂-Ausstoß pro hergestelltem Fahrzeug bis 2025 um 50 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015 gesenkt werden. Alle Werke in Europa beziehen ihren externen Strom zu 100 Prozent aus regenerativen Quellen, bis 2030 soll dies auf alle Volkswagen Werke außerhalb Chinas ausgeweitet werden. Und auch für die Lieferanten schreibt Volkswagen die Nutzung von Ökostrom zunehmend in den Vergabeverfahren fest. Als Vorbild dient hier die Fertigung der Batteriezellen für den ID.3¹ und den ID.4², die schon heute vollständig mit Grünstrom erfolgt. Aktuell übergibt Volkswagen beide ID. Fahrzeugmodelle an seine europäischen Kunden bilanziell CO₂-neutral, dazu kommen künftig in allen ID. Modellen neue, nachhaltige Bauteile zum Einsatz.

Erneuerbare Energien

Entscheidend ist zudem das Laden mit Grünstrom. Allein dadurch lässt sich fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen vermeiden. Volkswagen unterstützt deshalb direkt den Aufbau von Wind- und Solarparks in ganz Europa. Bis zum Jahr 2025 sollen so rund 7 Terawattstunden an zusätzlichem Ökostrom erzeugt werden. Eine erste Anlage entsteht bis Ende 2021 im mecklenburgischen Tramm-Göthen.

Vorteil Batterie

Bei der Bewertung von Antriebsarten ist der Wirkungsgrad die entscheidende Größe. In einem Batterie-Elektroauto gelangen 70 bis 80 Prozent der eingesetzten Energie an die Antriebsräder. Anders beim wasserstoffbetriebenen Fahrzeug, hier liegt der Wert bei nur 25 bis 30 Prozent. Einen noch geringeren Wirkungsgrad erreichen Fahrzeuge, die mit synthetisch hergestellten Kraftstoffen betrieben werden. In puncto Klimaschutz ist das Elektroauto also deutlich überlegen und damit die beste Wahl. Das gilt erst recht im Vergleich zum Verbrennungsmotor: Ein mit Grünstrom betriebener ID.3 weist schon nach rund 50.000 Kilometern eine bessere Klimabilanz auf als ein vergleichbarer Benzin- oder Diesel.



In modernsten Produktionsanlagen entsteht der ID.3 auf MEB-Basis

Grüne Gigafabriken

Für die weitere CO₂-Reduzierung spielt die Fertigung von Batteriezellen eine entscheidende Rolle. Deren Produktion ist sehr energieintensiv und muss daher konsequent mit Grünstrom erfolgen. Volkswagen nimmt das nun selbst in die Hand: Bis 2030 will Volkswagen Group Components in Europa insgesamt sechs Gigafabriken für Batteriezellen aufbauen. Sie sollen den CO₂-Fußabdruck weiter verbessern.

1 = ID.3 – Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km (NEFZ): 15,4 - 13,1; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+; 2 = ID.4 – Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km (NEFZ): 16,9 - 15,5; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+; 3 = ID.4 GTX – Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km (NEFZ): 16,3; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+; 4 = ID.BUZZ – das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.