

# Das nächste Kapitel

SCHON VOR DEM PARISER KLIMAABKOMMEN HAT DER VOLKSWAGEN KONZERN DAMIT BEGONNEN, DEN KLIMASCHUTZ ALS UNTERNEHMENSZIEL ZU DEFINIEREN. MIT DEM DEKARBONISIERUNGSPROGRAMM WIRD DIESES VERSTÄNDNIS NUN GREIFBAR. FLEET MAGAZINE UNTERHIELT SICH MIT RALF PFITZNER, DEM LEITER NACHHALTIGKEIT BEI DER VOLKSWAGEN AG.

## Fleet Magazine: Herr Pfitzner, was bedeutet der Begriff Dekarbonisierung für den Volkswagen Konzern?

*Ralf Pfitzner:* Dekarbonisierung ist unser Aktionsplan für den Klimaschutz. Wir sehen uns dabei den Lebenszyklus unserer Produkte und weiterer Dienstleistungen wie Mobility Services an und prüfen, wo wir aktiv werden müssen, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Ziel ist es, über den gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge bis 2025 eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung von 30 Prozent zu erreichen, verglichen mit 2015 – und zwar über die gesamte Wertschöpfungskette: in der Rohstoff-Mine, bei Zulieferern, der Inhouse-Herstellung, während der Nutzungsphase und auch beim Recycling des Fahrzeugs. Der CO<sub>2</sub>-Footprint eines durchschnittlichen Konzernfahrzeugs liegt heute bei etwa 44 Tonnen über 200.000 Kilometer Laufleistung. Und den wollen wir um 30 Prozent senken.

Der Schlüssel liegt in der Elektrifizierung beziehungsweise Hybridisierung. Ein E-Golf ist im europäischen Strommix in puncto CO<sub>2</sub> schon heute besser als ein vergleichbarer Verbrenner. Die Veränderung unseres Portfolios durch den steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen trägt vo-



raussichtlich ungefähr hälftig zur Zielerreichung bei. Die andere Hälfte müssen wir in den einzelnen Lebenszyklusphasen finden, zum Beispiel mit Grünstromangeboten in der Nutzungsphase für unsere Kunden sowie mit Energieeffizienz und erneuerbaren Energien in den Fertigungsbereichen und bei Lieferanten.

## Wie zählt das Thema Lieferkette in Ihre Planungen zur Nachhaltigkeit ein?

*Ralf Pfitzner:* Etwa ein Siebtel des CO<sub>2</sub>-Footprints bei den Verbrennerfahrzeugen ent-

fällt auf die Lieferkette unserer Vorlieferanten – von der Mine bis ans Werkstor. Bei den E-Fahrzeugen ist es durch die Batterien deutlich mehr. Insofern spielen die Lieferanten dort eine zentrale Rolle. Beim ID.3 haben wir den Batteriezellenhersteller verpflichtet, für die Produktion Grünstrom einzusetzen. Viele Lieferanten sprechen uns übrigens heute bereits aktiv an und fragen, wie sie beitragen können.

## Was sind die größten Hürden beim Einkauf sauberer Rohstoffe?

*Ralf Pfitzner:* Ganz klar die Komplexität und die Transparenz der Lieferketten. Bei Rohstoffen wie Kobalt und Lithium gibt es bis zu deren Entnahme aus der Erdkruste viele Vorlieferantenstufen, auf die wir nur indirekt Einfluss haben. Deshalb ist Transparenz so wichtig. Bei Kobalt zum Beispiel

VITA *Ralf Pfitzner, Leiter Nachhaltigkeit, Volkswagen AG*

Ralf Pfitzner, Jahrgang 1967, übernahm Anfang 2018 die konzernweite Verantwortung für Nachhaltigkeit bei Volkswagen. „In der Krise steckt immer auch eine Chance“, begründet er seinen Wechsel. Der Umweltingenieur, der sein Studium an der Technischen Universität Berlin absolvierte, war zuvor rund 13 Jahre für Siemens in Sachen Umweltschutz und Nachhaltigkeit tätig. Zuletzt entwickelte er für den Elektrokonzern eine Strategie zur Dekarbonisierung. <



sind unsere Einkaufskollegen die ganze Value Chain durchgegangen, beginnend mit dem Minenbetreiber und haben kritische Prozessschritte identifiziert und Nachhaltigkeitsstandards definiert. Für alle direkten Lieferanten führen wir aktuell auch ein neues Nachhaltigkeitsrating ein. Zur Steigerung der Transparenz tun wir uns zudem innerhalb der Branche und mit Partnern aus der Lieferkette zusammen, etwa im Rahmen der „Global Battery Alliance“ des World Economic Forums oder der Initiative „Drive Sustainability“ von CSR Europe.

#### **Die Modelle der ID. Familie sind speziell auf die Elektromobilität ausgelegt – was heißt das konkret?**

*Ralf Pfitzner:* Das Besondere am ID.3 ist, wie auch bei den anderen Modellen auf der MEB-Plattform, dass das Auto wirklich rund um die Batterie gebaut wurde. Es handelt sich um ein komplett neues Fahrzeugkonzept – und nicht einfach um einen umgebauten Verbrenner. Mit dem MEB wollen wir die Plattform für Elektromobilität schaffen. Wir bringen diese auch in Partnerschaften wie etwa die mit Ford ein und sind bereit, diese für andere Unternehmen zu lizenzieren.

#### **Wird das Thema Elektromobilität über die Flotten etabliert werden?**

*Ralf Pfitzner:* Markteintritt und Anlaufphase werden massiv über die Flotten kommen. Gerade aus Perspektive des



User-Choosers wird, aufgrund der aktuell attraktiven Besteuerung, die Hürde gesenkt. Was es dann noch braucht, sind attraktive Lademöglichkeiten, sei es die Wallbox zuhause oder das Laden am Arbeitsplatz. Aber auch hier engagieren wir uns bereits, beispielsweise mit der Konzerntochter Elli, die 100 Prozent nachhaltigen Strom anbietet.

#### **Wird der ID.3 mittelfristig der „neue Golf“ (beziehungsweise Käfer)?**

*Ralf Pfitzner:* Volkswagen hat mit dem Käfer in der Nachkriegszeit die Mobilität geprägt und mit dem Golf eine komplett neue Klasse begründet. Mit dem ID.3 wollen wir das dritte große Kapitel nach Golf und Käfer aufschlagen: den Beginn der emissionsfreien Mobilität.

#### **Welche Themen liegen Ihnen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung besonders am Herzen?**

*Ralf Pfitzner:* Da ich von der Elektromobilität begeistert bin, möchte ich den Weg dieser Technologie aus der Nische mitgestalten – und zwar so, dass sie über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge hinweg nachhaltig ist, inklusive verantwortungsvoller Lieferketten und einer funktionierenden Energiewende.

Was ich persönlich an der Elektromobilität toll finde ist, dass sie Spaß mit Nachhaltigkeit vereint: die Beschleunigung aus dem Stand heraus, die Energierückgewinnung beim Bremsen, der leise E-Motor und das gute Gefühl, emissionsfrei unterwegs zu sein. Wer einmal ein Elektrofahrzeug gefahren ist, mag es nicht mehr missen. <

» MIT DEM ID.3 WOLLEN WIR DAS DRITTE KAPITEL NACH GOLF UND KÄFER AUFSCHLAGEN: DEN BEGINN DER EMISSIONSFREIEN MOBILITÄT. «

