



Audi auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität

- **Beschleunigter Umstieg auf E-Mobilität: bis 2025 mehr als 20 Modelle**
- **Kooperation mit Energieversorgern: Audi fördert Ausbau regenerativer Energien**
- **Ganzheitlich nachhaltig: zahlreiche Massnahmen in Lieferkette, Produktion und Logistik**

Cham/Ingolstadt, 30. August 2021 – Bereits in vier Jahren startet die Produktion des letzten neuen Verbrennermodells von Audi. Ab 2026 bringt die Premiummarke nur noch Modelle auf den Markt, die rein elektrisch angetrieben sind. Bis 2033 lässt der Hersteller die Produktion der Modelle mit Verbrennungsmotoren auslaufen. Um führender Anbieter bilanziell CO₂-neutraler¹ Mobilität zu werden, optimiert Audi zudem alle Glieder seiner Wertschöpfungskette und engagiert sich darüber hinaus für den Ausbau erneuerbarer Energien. Beim Spotlight „Sustainability“ der Audi Media Days im Vorfeld der IAA präsentierte das Unternehmen unter anderem seine Vision eines klimaneutralen Werks und zeigte, wie Nachhaltigkeit in der Lieferkette umgesetzt wird.

Bis spätestens 2050 will Audi als Unternehmen bilanziell CO₂-neutral sein. Bereits bis 2025 plant das Unternehmen, mehr als 20 vollelektrische Batterieautos im Angebot zu haben. Gleichzeitig will Audi den ökologischen Fussabdruck seiner Flotte verkleinern – und zwar um 30 Prozent gegenüber 2015. Zentrales Ziel ist es, bis 2025 an allen Standorten bilanziell CO₂-neutral zu produzieren. Als Etappenziel wurde dies bei Audi Hungaria und Audi Brussels schon erreicht. Die Premiummarke hat sämtliche Prozesse im Blick: die Herkunft der Rohstoffe, die Produktion selbst, aber auch die Nutzungsphase sowie das Recycling beziehungsweise die Wiederverwertung am Ende des Lebenszyklus eines Autos.

Die Herstellung: die Phase, in der alles beginnt

Durch den Wandel hin zur Elektromobilität verschiebt sich ein Anteil an CO₂-Emissionen auf die Lieferkette. Das liegt vor allem an den Lithium-Ionen-Batterien für Elektroautos, deren Herstellung besonders energieintensiv ist. Hier entsteht bei Audi perspektivisch fast ein Viertel aller CO₂-Emissionen pro Auto. Deshalb setzt das Unternehmen bereits in dieser frühen Phase an. Ein kluger Umgang mit Ressourcen spart Material und verringert den Energieverbrauch. Dies wiederum reduziert den Kohlenstoffdioxidausstoß in vorgelagerten Produktionsprozessen und tieferen Stufen der Lieferkette.

Audi adressiert deshalb gemeinsam mit seinen Zulieferunternehmen vor allem Massnahmen, die

¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmassnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmässig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.



in dieser frühen Phase der Herstellung greifen. Bereits 2018 hat das Unternehmen das „CO₂-Programm in der Lieferkette“ initiiert, um gemeinsam mit Zulieferunternehmen Massnahmen für weitere CO₂-Reduzierungen zu identifizieren. „Wir sind davon überzeugt, dass unsere Lieferanten eine Schlüsselrolle für den Erfolg in Sachen Nachhaltigkeit spielen“, sagt Marco Philippi, Leiter Beschaffungsstrategie bei Audi. Chancen liegen vor allem in geschlossenen Materialkreisläufen, der sukzessiven Erhöhung des Einsatzes von Sekundärmaterial, der Verwendung von Materialien aus Recyclingprozessen, sogenannten Rezyklaten, in Kunststoffbauteilen sowie der Nutzung von Grünstrom. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll ebenfalls bis 2025 vollständig wirksam sein und birgt nach den Berechnungen von Audi und seinen Zulieferunternehmen pro Auto ein Reduktionspotenzial von durchschnittlich 1,2 Tonnen CO₂. Allein 2020 konnte Audi in der Lieferkette bereits mehr als 335'000 Tonnen CO₂ bilanziell einsparen. Das sind 35'000 Tonnen CO₂ mehr als 2019, die nicht freigesetzt wurden.

Grüne Energie, mehr Rezyklate, weniger Abfall

Ein Beispiel für mehr Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist die Umstellung auf regenerative Energie. So müssen qua Vertrag etwa Hochvolt-Batteriezellen mit Grünstrom hergestellt werden, wie es übrigens bereits beim ersten Elektromodell von Audi, dem Audi e-tron, der Fall war und heute noch ist. Darüber hinaus engagiert sich Audi in verschiedenen Initiativen und macht sich gemeinsam mit anderen Partnern für die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltschutz in der Lieferkette stark. Dazu gehört auch die Mitgliedschaft in der [Global Battery Alliance](#). Die weltweite Plattform wurde 2017 auf Initiative des Weltwirtschaftsforums ins Leben gerufen. Sie bringt öffentliche und private Akteure zusammen, um die Batteriewertschöpfungskette aus sozialer, umwelttechnischer und wirtschaftlicher Perspektive nachhaltig zu gestalten.

Ein anderes Beispiel, wie Audi mehr Nachhaltigkeit in die Lieferkette bringt, ist das Sekundärmaterial. Audi gibt den Aluverschnitt aus dem Presswerk an die Zulieferunternehmen zur Aufbereitung zurück und erhält ihn in Form von neu aufbereiteten Alu-Coils zurück. So wird weniger Primäraluminium benötigt und weniger CO₂ ausgestossen. Dank der Einführung des „Aluminium Closed Loop“ in den Presswerken bei Audi konnten im Jahr 2020 bilanziell rund 165'000 Tonnen CO₂ vermieden werden. Inzwischen setzen Neckarsulm, Ingolstadt und seit 2021 auch Győr den „Aluminium Closed Loop“ um.

Zudem kommen als Beitrag zur Ressourcenschonung bei immer mehr Bauteilen Rezyklate zum Einsatz, also aufbereitete Stoffe, die einem Recyclingprozess entstammen. Dabei geht es nicht nur darum, CO₂ einzusparen, sondern wirtschaftlich und effizient mit Material umzugehen. Im Audi Q4 e-tron etwa stecken 27 Bauteile mit Rezyklatanteil. Beim Exterieur handelt es sich um Komponenten wie den Montageträger – ein Bauteil, an dem etwa Kühlkomponenten, Scheinwerfer oder der Stossfängerüberzug befestigt werden und das besonders hohe mechanische Anforderungen erfüllen muss. Ausserdem bestehen die Scheinwerferaufnahmen, die Radlaufschalen, die Kotflügelabdeckungen, die Bodenverkleidung und die Radspoiler zu einem grossen Anteil aus Sekundärrohstoffen.



Ausgangsprodukt PET: Sitzbezüge aus Flaschen

Im Interieur werden Rezyklate in Dämmungs- und Dämpfungsmaterialien eingesetzt. Darüber hinaus enthalten viele sichtbare Oberflächen wiederverwertete Materialien. Dazu gehören beispielsweise der Bodenbelag und Teile der Gepäckraumauskleidung. Im Interieur S line dient das Microfasermaterial Dinamica im Zusammenspiel mit Kunstleder als Bezug für die Sportsitze. Dinamica besteht zu 45 Prozent aus Polyesterfasern. Sie werden aus recycelten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten gewonnen.

Bodenteppich und Fussmatten im Audi e-tron GT sind aus Econyl gefertigt – einem Material, das zu 100 Prozent aus recycelten Nylonfasern besteht. Sie stammen aus Produktionsabfällen, Stoff- und Teppichbodenresten oder alten Fischernetzen. In der Sitzanlage eines Audi A3 stecken unterdessen bis zu 45 PET-Flaschen à 1,5 Liter. In der vierten Generation des Audi A3 kamen erstmals Sitzbezüge aus Sekundärrohstoffen zum Einsatz.

Künstliche Intelligenz beim Lieferkettenmonitoring

Für eine nachhaltigere Lieferkette ist die Premiummarke ausser zu Initiativen zur Reduzierung von CO₂ und der sukzessiven Erhöhung von Sekundärmaterial auch dazu bereit, neue Wege zu gehen. Im „Code of Conduct für Geschäftspartner“ hat der Volkswagen Konzern seine Nachhaltigkeitsanforderungen für Partnerunternehmen zusammengefasst. Begründete Hinweise auf Verstöße gegen die Anforderungen nimmt der Konzern sehr ernst und geht ihnen konsequent nach. Die festgelegten Umwelt-, Sozial- und Complaincerichtlinien bilden die Basis für die Zusammenarbeit und sind fester Bestandteil des Monitorings. Seit 2019 ist das Sustainability-Rating (S-Rating), das Nachhaltigkeitsrating für Lieferunternehmen, ein verpflichtendes Vergabekriterium bei Audi. Mit diesem Verfahren prüft Audi, ob die Firmen die Vorgaben des „Code of Conduct für Geschäftspartner“ einhalten. Eine Zusammenarbeit kommt nur bei einem positiven Ergebnis der Prüfung zustande.

Darüber hinaus gibt es Postfächer und Ombudsleute, um Audi über mögliche Verdachtsfälle zu informieren. Seit Oktober 2020 ergänzt Künstliche Intelligenz das Lieferkettenmonitoring bei Audi und erweitert diese klassischen Beschwerdekanäle um ein proaktives Tool. Intelligente Algorithmen des österreichischen Start-ups Prewave analysieren in einem Pilotprojekt von Audi, Porsche und Volkswagen in rund 150 Ländern Nachrichten über Zulieferunternehmen aus online zugänglichen öffentlichen Medien und sozialen Netzwerken. Geprüft werden Verdachtsfälle auf Nachhaltigkeitsrisiken wie Umweltverschmutzung, Menschenrechtsverstöße und Korruption. Werden sie gefunden, schlägt die Künstliche Intelligenz Alarm und Audi kann darauf reagieren. Der entscheidende Vorteil der von Audi eingesetzten KI ist die Schnelligkeit, mit der relevante Informationen online erkannt und gebündelt übermittelt werden. „Wir können viel früher erkennen, wo potenzielle Risiken auftauchen und aktiv gegensteuern, etwa indem wir gezielt Strategiedialoge mit Zulieferfirmen aufsetzen“, erläutert Philippi.

Die Produktion: Ressourcen schonen, Emissionen reduzieren

Wie wichtig Audi ein nachhaltiger Umgang mit Ressourcen ist, wird auch in der Produktion deutlich. Ein zentrales Ziel des standortübergreifenden Umweltprogramms „Mission:Zero“ ist



es, bis 2025 an allen Standorten bilanziell CO₂-neutral zu produzieren. Audi Hungaria hat das Ziel der bilanziellen CO₂-Neutralität im vergangenen Jahr erreicht, Audi Brussels bereits 2018. Das Umweltprogramm adressiert darüber hinaus noch die Handlungsfelder Wassernutzung, Ressourceneffizienz sowie Biodiversität und hat an allen Standorten Pilotprojekte initiiert.

„Wir haben in Brüssel ein ganzes Bündel an Massnahmen umgesetzt“, sagt Achim Diehlmann, Projektleiter des Audi Umweltprogramms „Mission:Zero“. So habe das Werk auf grünen Strom umgestellt und eine grosse Photovoltaikanlage von 107'000 Quadratmetern installiert. Die Wärmeversorgung des Standorts erfolgt mit erneuerbaren Energien mittels Abdeckung durch Zertifikate für Biogas. Derzeit technisch nicht vermeidbare Emissionen werden durch zertifizierte Carbon-Credit-Projekte ausgeglichen. Diese drei Säulen sind – flankiert von weiteren Massnahmen – Blaupause für die Dekarbonisierung auch der anderen Standorte, natürlich individuell je nach den regionalen Möglichkeiten und Randbedingungen.

Wie Wiederverwertung funktionieren kann, zeigt ein aktuelles Pilotprojekt am Standort Neckarsulm. Hier entstehen in einem Recyclingkreislauf 3D-gedruckte Montagehilfen. Dazu wird anfallender Plastikabfall aus der Produktion sortiert, zerkleinert und anschliessend zu Filament verarbeitet. Aus diesen Kunststofffäden werden mithilfe von 3D-Druckern Werkzeuge für die Produktion hergestellt, die exakt auf die Anforderungen der Mitarbeitenden zugeschnitten sind.

Wertvolles Wasser und naturnahe Lebensräume

Um Wasser bewusst und sparsam zu verwenden, setzt Audi auf effiziente Prozesse, geschlossene Wasserkreisläufe und die verstärkte Nutzung von Regenwasser. Peter Kössler, Vorstand Produktion und Logistik der AUDI AG, sagt: „Wir wollen unseren Frischwasserverbrauch massiv reduzieren und bis 2035 den Wasserverbrauch pro produziertem Auto halbieren. Dafür nutzen wir bereits heute nach Möglichkeit recyceltes Wasser, das im Kreislauf mehrfach verwendet und wiederaufbereitet wurde. Unsere Vision sind geschlossene Wasserkreisläufe an all unseren Produktionsstandorten.“

Audi México ist bereits seit 2018 abwasserfrei. Am Standort Neckarsulm wird in einem Pilotprojekt ein geschlossener Wasserkreislauf zwischen dem Werk und der benachbarten kommunalen Kläranlage des Abwasserzweckverbands Unteres Sulmtal etabliert. Im Werk in Ingolstadt ist seit 2019 ein Betriebswasser-Versorgungszentrum im Einsatz. In Verbindung mit der bisherigen Aufbereitungsanlage kann dadurch rund die Hälfte des entstehenden Abwassers in einen Kreislauf zurückgeführt und zur Wiederverwendung aufgefrischt werden.

„Lebensraum für Pflanzen und Insekten wird in vielen Regionen der Welt immer knapper. Deshalb wollen wir an unseren Standorten zum Erhalt der Biodiversität beitragen“, sagt Peter Kössler. Leuchtturmprojekt für das Handlungsfeld Biodiversität sind die naturnah gestalteten Freiflächen der Audi Fertigung in Münchsmünster. Der Komplex nahe Ingolstadt bietet dank gezielter ökologischer Gestaltung besonders wertvollen Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Auf dem Fertigungsgelände in Münchsmünster bei Ingolstadt hat Audi 17 Hektar Land in naturnahe Lebensräume für Tiere und Pflanzen umgewandelt. Bisher haben sich dort



mehr als 110 Pflanzenarten entwickelt und rund 90 Wildbienenarten angesiedelt.

Das Ziel: CO₂-neutrale Herstellung und Übergabe an Kund_innen

Die Effekte all dieser Schritte und Konzepte können sich sehen lassen: Der Audi e-tron GT, Audi e-tron, Audi e-tron Sportback und die Q4 e-tron Baureihe werden bereits heute bilanziell CO₂-neutral produziert und an Kund_innen übergeben. Alle CO₂-Emissionen aus Produktion und Logistik, die sich nicht vermeiden lassen, werden mit Carbon Credits ausgeglichen. Diese sind je nachdem entweder durch Non-Profit-Organisation [The Gold Standard](#) oder [Verified Carbon Standard](#) zertifiziert. Somit werden seit dem 1. Januar 2021 alle Elektroautos für die Märkte Europa und USA als bilanziell CO₂-neutrale Produkte an Kund_innen übergeben.

Die Nutzungsphase: Grünstrom ist entscheidend

Die Nutzungsphase eines Autos umfasst den gesamten Zeitraum, in dem das Produkt von Kund_innen genutzt wird, inklusive der Bereitstellung von Treibstoff oder Strom. In dieser Phase entsteht der grösste Teil der Emissionen, die über den Lebenszyklus eines Autos anfallen. Bei Elektroautos liegt ein grosser Hebel im geladenen Strom, allerdings stehen noch nicht überall Ladepunkte mit Grünstrom zur Verfügung. Deshalb kooperiert Audi unter anderem mit Energieversorgern und entwickelt eigene Ladekonzepte. „Wir wollen unseren Kunden ein ganzheitliches elektrisches Fahrerlebnis bieten. Neben attraktiven Modellen benötigen wir dafür ein flächendeckendes Angebot an Grünstrom“, sagt Oliver Hoffmann, Vorstand Technische Entwicklung der AUDI AG. Bereits heute können Audi Kund_innen beispielsweise für das Laden zu Hause die Grünstromangebote der Volkswagen Tochter [Elli](#) (Electric Life) nutzen. Für das Laden unterwegs setzen das Ladenetzwerk von [IONITY](#) und viele weitere Betreiberunternehmen von Ladepunkten auf grünen Strom.

„Wir arbeiten mit aller Kraft darauf hin, CO₂-neutrale Mobilität zu ermöglichen. Der Ausbau erneuerbarer Energien in industriellem Massstab ist der nächste logische Schritt“, sagt Hoffmann. Um auch die Ladevorgänge abzudecken, die heute noch nicht mit Grünstrom erfolgen, sollen bis 2025 in verschiedenen Ländern Europas mit mehreren Partnern neue Wind- und Solarparks entstehen, die zusammengerechnet rund 5 Terawattstunden zusätzlichen Grünstrom erzeugen sollen. Das entspricht einer installierten Kapazität von etwa 250 neuen Windrädern.

Ziel ist es, dass der Anteil von regenerativ erzeugtem Strom durch die Kooperationspartner zusammen mit dem weiter zunehmenden Anteil an Elektroautos steigt. „Das heisst, unsere gesamte e-tron Flotte in Europa fährt künftig bilanziell klimaneutral“, sagt Oliver Hoffmann. Das erste Projekt, ein Solarpark in Mecklenburg-Vorpommern, wird in Zusammenarbeit mit dem deutschen Energieunternehmen RWE realisiert. Die Anlage geht ab 2022 in Betrieb und ist auf eine Gesamtkapazität von 170 Millionen Kilowattstunden ausgelegt. Mit knapp 420'000 Solarmodulen handelt es sich um einen der grössten unabhängigen Solarparks in Deutschland. Weitere Projekte sollen zügig folgen.



Audi charging hub: Laden am 2nd-Life-Speicher

Mit dem Audi charging hub haben die vier Ringe eine Ladelösung entwickelt, die als Ergänzung der Grundabdeckung im Markt vor allem den Spitzenbedarf abdecken soll. Das Konzept sieht reservierbare High-Power-Charging(HPC)-Ladepunkte für eine hohe Planungssicherheit vor; ein direkt angeschlossener Loungebereich soll als hochwertiger Verweilort zur Verfügung stehen. „Das Aufladen eines elektrischen Audi Modells dauert nur wenig länger als eine Kaffeepause“, erklärt Ralph Hollmig, Gesamtprojektleiter Audi charging hub. „Mit unserer Lounge wird die besonders kurzweilig oder kann zum Beispiel für geschäftliche Termine genutzt werden.“

Als Basis für den Audi charging hub dienen sogenannte Cubes. Die flexiblen Containerwürfel beherbergen neben Ladesäulen auch gebrauchte Lithium-Ionen-Batterien als Stromspeicher. Durch den Einsatz von 2nd-Life-Modulen, die aus zerlegten Entwicklungsfahrzeugen stammen, werden die Batteriezellen nicht nur einer nachhaltigen Zweitverwendung zugeführt – ein grosser Vorteil liegt vor allem auch in ihrer Eigenschaft als Pufferspeicher für Gleichstrom. Eine aufwendige Infrastruktur mit Hochspannungszuleitung und teuren Transformatoren wird damit überflüssig.

Flexibles und nachhaltiges Konzept: 2,45-Megawattstunden-Speicher

Ab einer Leistung von 11 Kilowatt pro Cube, die über einen gängigen 400-Volt-Starkstromanschluss erfolgt, kann der Audi charging hub bereits betrieben werden. Das erleichtert nicht nur die Auswahl möglicher Standorte, sondern reduziert auch die zeitlichen Planungsvorläufe und spart Kosten sowie Ressourcen. Der Hub kann in kurzer Zeit transportiert, installiert und an die jeweiligen Anforderungen vor Ort angepasst werden – weitestgehend unabhängig von den lokalen Netzkapazitäten. Beim Pilotstandort sind 200 Kilowatt Anschlussleistung in Summe ausreichend, um insgesamt drei Speichermodule mit einer Gesamtkapazität von 2,45 Megawattstunden kontinuierlich füllen und über Nacht aufladen zu können – unterstützt von zusätzlichen Photovoltaikmodulen auf dem Dach. Mit dem Pufferspeicher sind rund 70 Schnellladungen mit bis zu 300 Kilowatt Leistung am Tag möglich – und das ohne einen sonst notwendigen Stromanschluss im Megawattbereich. Der erste Audi charging hub soll im Herbst in Nürnberg an den Start gehen.

Die 2nd-Life-Philosophie lautet: Bauteile sollten erst dann dem Recycling zugeführt werden, wenn sie kaputt sind. Wenn sie funktionieren, aber vielleicht den Ansprüchen für ihren ursprünglichen Einsatzzweck nicht mehr genügen, ist es umweltfreundlicher und ressourcenschonender, eine Alternative – etwa als Energiespeicher – zu finden, anstatt sie vorzeitig zu recyceln. Die Batteriespeicher könnten zukünftig auch als Pufferspeicher bei Stromerzeugern oder industriellen Grossverbrauchern das Netz entlasten. Mit dem Energieversorger EnBW hat Audi bereits einen ersten solchen Speicher in Heilbronn gebaut, um das Verfahren zu testen.

Recycling-Pilotanlage für Batterien in Salzgitter

Erst wenn die Batterien solche 2nd-Use-Anwendungen nicht mehr erfüllen können, werden sie nach modernen Recyclingkonzepten in ihre einzelnen Rohstoffe zerlegt, um anschliessend in



neuen Batterien zum Einsatz zu kommen. Zu diesem Zweck dient unter anderem die Recycling-Pilotanlage für Lithium-Ionen-Batterien des Volkswagen Konzerns in Salzgitter. Die Besonderheit der Anlage in Salzgitter: Es werden nur Batterien recycelt, die nicht mehr anders nutzbar sind. Eine Analysesoftware prüft als Erstdiagnose den Gesundheitszustand der Batterie und checkt, ob die Batterie noch leistungsstark genug ist, um sie wiederaufbereitet einzusetzen – zum Beispiel in mobilen Energiespeichern wie den flexiblen Schnellladesäulen oder Laderobotern. Die Software hat Audi Brussels entwickelt. Dem Pilotprojekt sollen perspektivisch weitere Recyclinganlagen folgen. Der Anspruch ist es, einen geschlossenen Materialkreislauf für die Batterien aufzubauen.

Blick über den Tellerrand: Audi fördert nachhaltige Innovationen

Innovative Technologien sind der Schlüssel für eine nachhaltige Zukunft. Rüdiger Recknagel, Geschäftsführer der Audi Stiftung für Umwelt, sagt: „Umweltschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Stiftung ist Impulsgeber und Treiber für den Einsatz innovativer Technologien im Umweltschutz. Wir wollen jeden Einzelnen für Umweltschutz begeistern und konkrete Ideen mitgeben, um einen eigenen Beitrag leisten zu können.“ Die Stiftung will Menschen jeden Alters für Umweltschutz sensibilisieren und begeistern und so einen gesellschaftlichen Beitrag für eine lebenswerte Zukunft leisten. Zu den Schwerpunkten ihres Engagements zählt die Förderung sogenannter Greenovation-Projekte, mit den Einsatz neuer Technologien zum schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen.

Aktuell entwickelt die Stiftung etwa zusammen mit der TU Berlin und anderen Partnern Filter für den Strassenablauf. Sie verhindern, dass der Abrieb von Reifen und andere umweltschädliche Partikel zusammen mit dem Regenwasser in Kanalisation und Gewässer gespült werden.

Innovative Einheiten wie die Audi Denkwerkstatt mit Sitz in Berlin arbeiten ebenfalls daran, mehr Nachhaltigkeit in Alltag und Wirtschaft zu bringen. Die Denkwerkstatt entwickelt neue Geschäftsmodelle, testet sie, bringt sie zur Serienreife, dient als Inkubator. So können gute Ideen schnell umgesetzt werden. Ein Beispiel dafür ist die [ecomove App](#). Sie hilft dabei, den persönlichen CO₂-Fussabdruck, der durch Mobilität entsteht, zu verstehen, zu verkleinern und unausweichliche Emissionen auszugleichen. Die App erkennt beispielsweise automatisch, mit welchen Verkehrsmitteln Nutzende gerade unterwegs sind, und errechnet daraus einen persönlichen Mobilitätsscore. Um diesen Punktestand zu verbessern, motiviert ecomove spielerisch dazu, die eigene Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Für eine positive Verhaltensänderung locken Belohnungen in Form von Trophäen. Darüber hinaus können verbleibende Emissionen ausgeglichen werden.



AMAG Import AG

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

www.audi-mediacycenter.com/de

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 19 Standorten in zwölf Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von €50,0 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €2,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

AMAG Import AG – Audi Schweiz – Die Marke mit den vier Ringen steht für innovative und sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität und progressives Design – für «Vorsprung durch Technik». Der Audi Konzern gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Premium-Automobilen. Unsere Vision: die Schönheit der nachhaltigen Mobilität entfesseln.



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu den Energieverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,1–21,7 (WLTP);
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron Sportback

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 25,9–21,0 (WLTP);
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,8–19,9 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,5–20,6 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 174 g/km (WLTP). Provisorischer CO₂-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 115 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2020 bis 31.12.2020. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.