



**Dr. Wulf-Peter Schmidt**  
 Director Sustainability, Advanced  
 Regulations and Product Confor-  
 mity bei Ford of Europe

© Ford

## Beschleunigung mit Faktor 10

Angesichts der akuten Klimakrise mit Flut- und Dürrewellen müssen wir sofort handeln, um Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren – und zwar in allen Lebensbereichen. Im Straßenverkehrssektor, der noch mehr zum CO<sub>2</sub>-Reduzieren beitragen muss, steht dabei der schnelle Übergang zur Elektromobilität im Fokus: Bis 2035 plant Ford, in Europa nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zu verkaufen; bei Pkw sieht unser Plan das schon 2030 vor. Kürzlich haben wir mit 27 Unternehmen eine Petition an die europäischen Gesetzgeber unterzeichnet: Darin unterstützen wir gesetzliche Vorschläge, die sicherstellen, dass ab 2035 alle Neufahrzeuge in Europa emissionsfrei sind und betonen, dass der Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur beschleunigt werden muss. Wir begrüßen es sehr, dass sich das Europäische Parlament gerade für das 2035-Ziel ausgesprochen hat. Die Wende zur Elektromobilität kann aber nur gelingen, wenn auch nationale Regierungen und Ladesäulenanbieter zügig handeln.

Auch die Verbraucherinnen und Verbraucher müssen diesen Wandel in der Mobilität mittragen. Ende 2021 hat Ford 14.000 Menschen in Europa befragt: 39 % von ihnen gaben an, sie seien unsicher, wo sie Elektroautos (Electric Vehicles, EVs) laden können. Und fast der gleiche Anteil (40 %) sagte, dass es nicht genug Ladepunkte gebe. Aber gerade, wenn es darum geht, Sorgen bezüglich der Reichweite abzubauen, müssen mehr öffentliche Schnellladepunkte her, und der Aufbau der

Infrastruktur muss mit den Wachstumsraten bei EVs mithalten. Kürzlich veröffentlichte Daten zeigen, dass in den EU27-Staaten pro Woche nur 1600 Ladesäulen installiert werden – es müssten aber mehr als 14.000 sein, um die gesetzten Ziele bis 2030 erfüllen zu können. Noch dramatischer ist die Lage im Vereinigten Königreich: Dort wären wöchentlich 3000 neue Ladesäulen notwendig, es sind aber nur gut 250. Und jede Woche geht die Schere weiter auseinander. Im Schnitt (EU27 plus UK) müssen wir um den Faktor 10 schneller werden.

Klar gibt es auch kritische Stimmen gegenüber E-Fahrzeugen: Sie seien erst bei sehr hohen Laufzeiten nachhaltiger als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Ja, noch hat die Produktion von E-Fahrzeugen eine schlechtere CO<sub>2</sub>-Bilanz, aber das wird sich mit nachhaltigeren Verfahren, lokaler Batterieproduktion und höheren Stückzahlen verbessern. In Europa planen wir, bis 2035 klimaneutral zu sein – bezogen auf unsere Standorte, Zulieferer und Logistik.

Und auch heute schon nimmt die EV-Produktion in der CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz nur einen kleinen Teil ein: Vergleicht man Autos mit herkömmlichem Antrieb mit vollelektrischen Pkw, setzen letztere im Schnitt weniger als die Hälfte der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus frei – Produktion und Recycling mit eingerechnet. Das gilt bereits beim aktuellen Strommix in Deutschland und der EU und umso mehr, wenn die Kundschaft beim Laden grünen Strom nutzt.