

Robert Kretschmann

## Entwicklung der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland

Im Februar 2022 hat das EU-Parlament den Ausstieg von Verbrennungsmotoren für Pkw und Kleintransporter beim Neuverkauf ab 2035 festgelegt. Auch wenn eine finale Abstimmung noch aussteht und es hierfür unter anderem Bedenken aus Deutschland gibt, ist/wäre das ein wichtiger Schritt zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und zur Verbesserung der Luftqualität. Damit besteht jedoch die Herausforderung, alternative Antriebsformen oder Fortbewegungsmöglichkeiten noch verstärkter anzubieten. Die derzeit populärste Methode, um nicht auf ein Kraftfahrzeug verzichten zu müssen, sind Pkw mit Elektroantrieb. Batterieelektrische Fahrzeuge müssen zum „Tanken“ deshalb an eine Stromquelle zum Aufladen angeschlossen werden. Das kann idealerweise am Stellplatz des Pkw geschehen. Für Gebiete mit vorrangig Ein- oder Zweifamilienhäusern stellt das potenziell kein Problem dar, denn hier ist oftmals ein fester Stellplatz vorhanden. In hoch verdichteten Räumen, in denen die Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden, sind dagegen öffentliche Ladesäulen notwendig. Der Ausbau der Ladesäulen ist seit 2017 stark vorangeschritten. Da die Installation der öffentlichen Ladesäulen der Bundesnetzagentur (gemäß Ladesäulenverordnung) gemeldet werden muss, besteht hier ein gesicherter Datensatz über den Bestand und die Veränderungen, die sogar quartalsweise erfasst werden. Während in Deutschland im Jahr 2017 bundesweit lediglich 6444 öffentliche Ladesäulen existierten, hat sich die Zahl bis Anfang 2022 auf 59.259 etwas mehr als verneunfacht (bis Ende 2022 sogar etwa verzehnfacht).

Im regionalen Vergleich von öffentlichen Ladesäulen auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte (siehe Abb. 1) sind es insbesondere die Großstädte, wie Berlin, Hamburg, München, Stuttgart und die Region Hannover, die eine hohe Ausstattung aufweisen können. In den ländlichen Räumen Thüringens, Nordbayerns, des Saarlands, von Rheinland-Pfalz sowie Sachsen-Anhalt und Brandenburg ist die Ausstattung sehr gering. Das hat aber auch damit zu tun, dass es dort derzeit weniger E-Autos gibt bzw. die vorhandenen Fahrzeuge vorwiegend an privaten Stellplätzen und Ladesäulen „aufgetankt“ werden. Das verdeutlicht auch die Quote der öffentlichen Ladesäulen je batterieelektrischem Pkw (siehe Abb. 2). Für die Ermittlung der Quote wurden hier reine Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybridfahrzeuge berücksichtigt. Viele ländliche Kreise, aber auch die kleineren kreisfreien Städte im Süden Deutschlands, weisen hier eine günstige Quote auf. Dagegen sind insbesondere Köln und Aachen sowie einige umliegende Landkreise tendenziell unterversorgt. Das kann unter Umständen zu Hemmnissen beim Umstieg von Pkw mit Verbrennungsmotoren zu Elektromotoren führen. Aber auch eine steigende Zahl an Langstreckenfahrten abseits der täglichen Berufspendlerströme wird mehr öffentliche Ladesäulen beanspruchen. Hier werden sicherlich stark frequentierte Zeitenräume, wie Ferien oder spezielle lokale Events, eine dichtere und effektivere Abdeckung erfordern.

### Quellen:

[www.regionalstatistik.de](http://www.regionalstatistik.de); Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023  
<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>; Bundesnetzagentur 2023

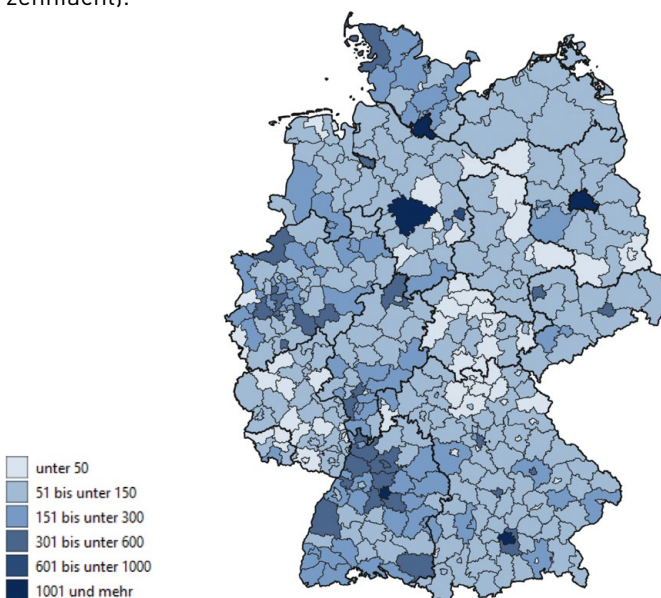


Abb. 1: Anzahl Ladesäulen je Kreis im Januar 2022

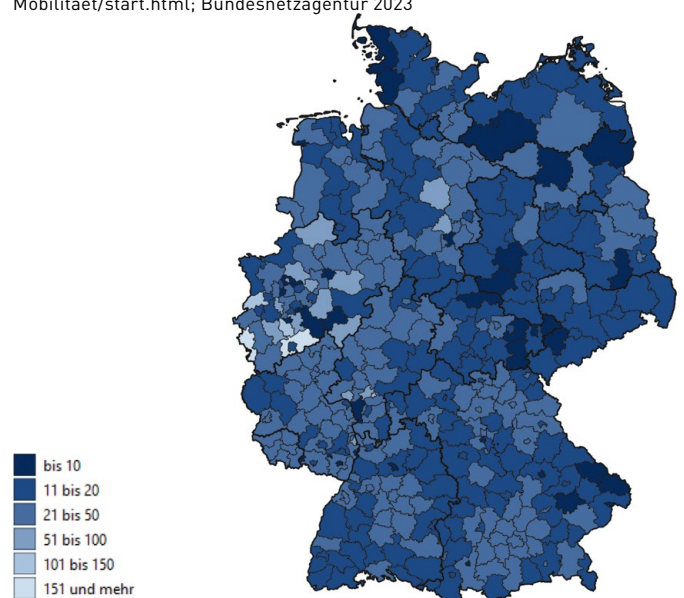


Abb. 2: Anzahl E-Auto und Plug-In-Hybrid je Ladesäule je Kreis im Januar 2022