

Ausgabe Nr. 1/2023

DIE LADEINFRASTRUKTUR ALS WESENTLICHER ERFOLGSFAKTOR FÜR DEN AUSBAU DER ELEKTROMOBILITÄT

Die Ziele der Bundesregierung bis 2030 eine Million öffentliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu installieren sind ambitioniert. Aktuell hängt der Ausbau der Ladeinfrastruktur hinter den Verkaufszahlen hinterher.

Zum Stand Mai 2022 kam auf eine öffentliche Ladestation 24 E-Fahrzeuge (1.Mai 2021: 17). Damit verschlechterte sich der Wert weiter.

Die EU-Zielvorgabe von 10 E-Fahrzeugen pro Ladestation wird deutlich verfehlt.

HOHE STROMPREISE UND LANGSAMER AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR – WIE STEHT ES UM DIE LADE- MÖGLICHÄTEN?

Am 10. Januar 2023 trafen sich mehrere Minister sowie Vertreter der Auto- und Mobilitätsbranche, von Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften sowie von Kommunen und Wissenschaft im Kanzleramt zum sogenannten „Mobilitätsgipfel“. Ein Kernthema bei diesen Diskussionen war unter anderem auch die aus Sicht von Jörg Hofmann, Vorsitzender der IG Metall, nicht ausreichende Ladeinfrastruktur, die weiterhin ein großes Hemmnis darstelle und zu fehlender Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern führe.

Das Ziel der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 eine Million öffentliche Ladepunkte in Deutschland zur Verfügung zu stellen, erscheint gemessen an bisherigen Ausbauraten sehr ambitioniert. Bis zum 01.10.2022 waren insgesamt 71.066 Ladepunkte installiert, davon 59.357 Normalladepunkte und 11.709 Schnellladepunkte. Zwar suggerieren die prozentualen Wachstumsraten gegenüber den Vorjahren auf den ersten Blick einen starken Anstieg, jedoch müssten bei näherer Betrachtung die Steigerungsraten deutlich höher ausfallen. Während in 2021 insgesamt 15.880 Ladepunkte installiert wurden, waren es in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022 insgesamt 12.655 Ladepunkte. Um das Ziel der Bundesregierung zu erreichen müssten bis zum Jahr 2030 im Durchschnitt rund 115.000 Ladepunkte jährlich errichtet werden, darunter auch viele Schnellladepunkte. Um den Ausbau anzukurbeln, beschloss das Bundeskabinett im Oktober 2022 einen "Masterplan Ladeinfrastruktur" und will dafür 6,3 Milliarden Euro in die Hand nehmen.

Entwicklung der Ladepunkte in Deutschland 01.01.2017 - 01.10.2022
Anzahl

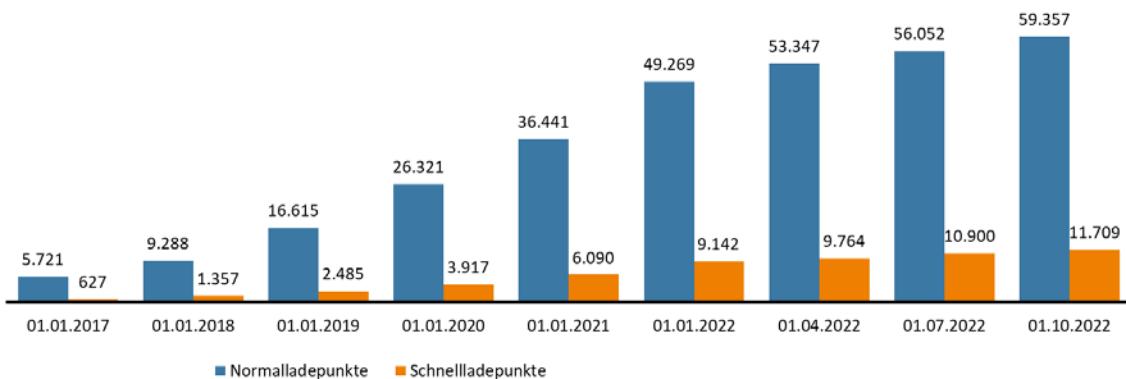


Abb.: Entwicklung der Ladepunkte in Deutschland 2017 bis 2022; Quelle: Bundesnetzagentur

Quelle: Bundesnetzagentur



So erreichen Sie uns

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken
+49 (0)681 / 9 54 13-0
info@info-institut.de
www.info-institut.de

Referenzen:

ADAC
Automobilproduktion
BR24
Bundesnetzagentur 2023
Bundesregierung.de
Ionity
Redaktionsnetzwerk Deutschland
Roland Berger: EV Charging Index 3/22

Impressum

V.i.S.d.P.:

Sven Kischewski
Geschäftsführer

INFO-Institut Beratungs-GmbH

Pestelstraße 6
66119 Saarbrücken

Auch innerhalb der EU besteht weiterhin hoher Bedarf an Ladeinfrastruktur. So entfallen 70% aller Ladepunkte für Elektrofahrzeuge in der EU bisher noch auf 4 Länder: Niederlande, Deutschland, Frankreich und Schweden. Es wird damit demnach ebenfalls die grenzüberschreitende Mobilität insb. mit einem reinen BEV über die Ladeinfrastruktur gewissermaßen eingeschränkt.

AUTOMOBILHERSTELLER FORCIEREN AUSBAU DES LADENETZES

Auch die Automobilhersteller haben erkannt, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur ein wesentlicher Faktor für die weitere Entwicklung der Elektromobilität ist. So veröffentlichte Mercedes jüngst, dass neben den bereits bestehenden Kooperationen, beginnend ab diesem Jahr, nach dem Vorbild von Teslas Supercharger bis 2030 insgesamt 10.000 High-Power-Charger in den Märkten Nordamerika, China und Europa aufgebaut werden sollen. Im ersten Schritt läge dabei der Fokus auf dem nordamerikanischen Markt, wo bis 2027 insgesamt 400 Ladeparks und über 2.500 Hyperchargern entstehen sollen. Mercedes-Kunden werden von einer bevorzugten Benutzung mittels Reservierung profitieren.

Neben Tesla, das bereits nach eigenen Angaben weltweit rund 40.000 Schnellladepunkte betreibt, will auch der Volkswagenkonzern bis 2025 mit Partnern rund. 45.000 Hochleistungs-Ladepunkte einrichten.

Unberührt von diesen Plänen bleiben die Aktivitäten von Ionity, ein Zusammenschluss von verschiedenen Autoherstellern wie BMW, Mercedes, VW, Ford, Audi, etc.. Ziel dieser Kooperation ist es, in 24 europäischen Ländern an den Hauptverkehrsachsen bis 2025 insgesamt 7.000 Schnellladestationen zu errichten, so dass künftig alle 150 bis 200 km eine Lademöglichkeit für die Nutzer bereitsteht.

Während der Ausbau von öffentlichen Ladepunkten, Schnellladepunkten und in privaten Eigenheimen mittels Wallbox langsam voranschreitet bleibt der Ausbau von privater Ladeinfrastruktur in Städten, in Mehrfamilienhäuser und Tiefgaragen, problematisch.

HOHE STROMPREISE UND EINE REDUZIERUNG DER FÖRDERUNG VON E-AUTOS FÜHREN ZU VERUNSICHERUNG

Aufgrund der anstehenden Reduzierung der Förderung von E-Autos und Hybriden kam es im Dezember 2022 zu einigen Vorzieheffekten, so dass auf Monatsbasis mehr als jedes zweite, neu zugelassene Auto elektrisch war. Diese Zulassungszahlen dürften sich in 2023 vorerst nicht fortsetzen. Viele Verbraucher sind angesichts hoher Strompreise und immer noch durchweg teurer E-Modelle der Hersteller verunsichert.

Wegen der extrem hohen Strompreise, insbesondere an öffentlichen Ladestationen und Schnellladepunkten, reduziert sich der bislang wirtschaftliche Vorteil von Elektrofahrzeugen gegenüber Verbrennern. Wer sein Elektrofahrzeug allerdings zuhause, mit einer Wallbox und sogar über eine eigene Photovoltaikanlage auf dem Haudach laden kann, liegt laut ADAC im Lade- bzw. Tankvergleich zu den Verbrennern immer noch vorn. Kostenvergleiche sind von Modell zu Modell verschieden. Des Weiteren sollte sich die finanzielle Betrachtung nicht nur auf die Stromkosten beschränken. Zusätzlich sind die Kosten vor allem für Wartung und Reparatur heranzuziehen, die laut ADAC bei einem Elektrofahrzeug deutlich geringer ausfallen.

Hinweis und Haftungsausschluss:

Dieser Newsletter ist sorgfältig zusammengestellt. Er soll den Kunden der INFO-Institut Beratungs-GmbH einen Überblick über das aktuelle Geschehen in der Automobilindustrie bieten. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wir weisen weiter darauf hin, dass in der Praxis auftretende Sachverhalte daher immer nur unter konkreter und differenzierter Betrachtungsweise zu bewerten sind. Die INFO-Institut Beratungs-GmbH kann deshalb für Schäden, die aus der Anwendung oder Übernahme von in diesem Newsletter gefundenen Inhalten in der Praxis resultieren, keine Haftung übernehmen.