

Gestaltung der Antriebswende – für einen klimaneutralen Transport und eine starke Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen

Stefan Leuchten

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes
Nordrhein-Westfalen

Kompetenztreffen Elektromobilität 2024



Kritik am Ausbau der Elektromobilität

"Nicht wie Volkswagen enden"

Europas Autobauer erklären die Elektro-Wende für gescheitert



Von Hannes Vogel
19.09.2024, 18:22 Uhr

 [Artikel anhören](#)



Ab 2025 treten in der EU neue Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß von Pkw in Kraft.
(Foto: picture alliance / Wolfram Steinberg)

Der Lobbyverband ACEA hält angesichts schwächelnder E-Auto-Verkäufe die fristgerechte Elektrifizierung der Autoindustrie derzeit für nicht machbar und ruft nach lascheren CO₂-Vorgaben. Doch längst nicht alle in der Branche sehen das so.

Quelle: NTV vom 19.09.2024



Kritik am Ausbau der Elektromobilität

Aber nicht alle sehen so schwarz.

Stellantis-Chef Carlos Tavares verkündet:

"Es wäre surreal, jetzt die Regeln zu ändern. Jeder kannte die Regeln seit langer Zeit, jeder hatte Zeit, sich vorzubereiten und jetzt ist es Zeit für ein Rennen."

"Wir haben in der jüngeren Vergangenheit viele unpopuläre Entscheidungen getroffen, um zu vermeiden, dass wir wie Volkswagen enden"

Kritik am Ausbau der Elektromobilität



Studie: NRW verschläft E-Mobilität

Laut ADAC kommen auf 1000 Bürger nur zwölf E-Autos. Schnelle Ladestationen fehlen

Jürgen Polzin

Essen/Berlin. Nordrhein-Westfalen kommt beim Ausbau der Elektromobilität nicht vom Fleck. Auf 1000 NRW-Bürgerinnen und Bürger kommen aktuell gerade einmal zwölf E-Autos. Auch beim Bau von Schnellladestationen ist das bevölkerungsreichste Bundesland nur Mittelmaß. Das geht aus neuen Zahlen des ADAC hervor, der am Mittwoch in Berlin den neuen Mobilitätsindex vorstellte.

„Dem Verkehrssektor in Deutschland gelingt es nach der Corona-Pandemie nicht, die Nachhaltigkeit zu stärken“, heißt es in der dritten Auflage der Studie. Deutschland trete beim Klima- und Umweltschutz im Verkehrssektor auf der Stelle, das reiche für die gesetzten Ziele nicht aus, bilanzierte der Automobilclub.

Rein elektrisch angetriebene Autos sollen nicht nur den Verkehrssektor klimaneutral machen,

sondern auch in den Ballungsräumen die Luftqualität verbessern. Nach dem abrupten Stopp der Förderung Ende 2023 waren die Zulassungszahlen von E-Autos eingebrochen. Anfang 2024 betrug ihr Anteil am Pkw-Gesamtbestand in NRW nicht einmal drei Prozent.

Das Ziel der Bundesregierung, dass bis 2030 rund 15 Millionen Elektroautos auf deutschen Straßen fahren, hält der ADAC schon jetzt für „nicht mehr erreichbar“. Im Frühjahr waren in Deutschland 1,5 Millionen E-Autos zugelassen, gerade mal ein Zehntel sei damit erreicht.

Prof. Roman Suthold, Mobilitätsexperte des ADAC in NRW, kritisierte Versäumnisse des Landes bei der Errichtung von Ladestationen mit hohen Ladeleistungen. „Wir brauchen noch viel mehr Schnellladepunkte, damit an einem Ladepunkt mehr E-Autos in kürzerer Zeit geladen werden können“, sagte Suthold dieser Redaktion. Für die aktuelle



Für die aktuelle Anzahl der Elektroautos in NRW gibt es momentan nicht generell zu wenig Ladepunkte. Das Problem ist nach wie vor noch die Ladeleistung.

Roman Suthold, ADAC Nordrhein

Anzahl der Elektroautos in NRW gebe es momentan nicht generell zu wenig Ladepunkte, das Problem sei die Leistung. Suthold verwies auf

Branchenangaben, nach denen die vorhandenen öffentlichen Ladepunkte nur zu einem Viertel des Tages belegt seien.

Ladepunkte mit hoher Leistung gelten als teuerste Ladeinfrastruktur. Nach neuesten Zahlen der Bundesnetzagentur gibt es in NRW rund 5600 dieser Schnellladestationen. Bis 2030 sollen es 11.000 sein.

Das Laden von E-Autos bleibt nach Ansicht des ADAC teuer. Viele Anbieter hätten die Tarife für Lade Strom erhöht, die gesunkenen Energiepreise kämen bei den Besitzern von E-Autos nicht an.

Schuld daran sei auch eine fehlende Transparenz bei den Tarifen, so Suthold. „Es ist ein Unding und absolut verbraucherfeindlich, dass man sich mancherorts erst beim örtlichen Anbieter anmelden muss, um die Ladesäule zu benutzen“, sagte Suthold. „Wir sehen Handlungsbedarf bei den Ladepreisen, die auch unter fehlendem Wettbewerb liegen.“ *Wirtschaft*

NRW tippelt bei der E-Mobilität auf der Stelle

Land wird Klimaziele und die Antriebswende krachend verfehlen, warnt der ADAC. Warum E-Autos derzeit floppen

Jürgen Polzin

Essen. NRW gilt als die Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas. Doch trotz aller Innovationskraft an Rhein und Ruhr wird das Land Klimaziele und Antriebswende krachend verfehlen, warnt der Automobilclub ADAC. Warum es für NRW beim Ausbau der E-Mobilität nur noch zum Mittelmaß reicht, wo die Landesregierung doch vorangehen wollte, hat Gründe.

Was allen Bundesländern gemein ist: Die Wachstumsraten bei den Zulassungen sind aktuell Lichtjahre von den Zielen der Bundesregierung entfernt. Als die Ampelkoalition Ende 2023 über Nacht die Förderung der E-Mobilität in Deutschland beendete, brach der Absatz im folgenden Quartal erwartungsgemäß ein, auch in NRW.

Laut Kraftfahrtbundesamt wurden zwischen Januar und März 2024 nur 81.337 E-Autos zugelassen – ein Rückgang von 14,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Aktuell kommen in NRW auf 1000 Bürgerinnen und Bürger zwölf E-Autos. Das ist ein Anteil am Gesamtbestand der Pkw von nicht einmal drei Prozent, heißt es in der neuen Studie des ADAC.

ADAC: Ziele nicht mehr erreichbar
Im März 2024 waren in Deutschland 1,5 Millionen E-Autos zugelassen. Nach dem Willen der Bundesregierung sollen es bis 2030 eigentlich 15 Millionen sein. Erst ein Zehntel erreicht und nur noch sechs Jahre Zeit. „Das ist schon jetzt nicht mehr zu schaffen“, sagt Sascha Coccorullo, Strategie-Leiter des ADAC. Halte der Trend an, sei selbst optimistisch gerechnet im Jahr 2030 nur „ein Bestand von 8,6 Millionen E-Autos möglich“.

Erst vor wenigen Tagen hatte eine Analyse des Versicherers HUK Coburg die Skepsis der Deutschen gegenüber E-Autos auf den Punkt gebracht. Demnach hat sich ein Drittel der bisherigen E-Auto-Fahrer bei der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs wieder für einen Verbrennungsmotor entschieden. Neben der abgeschafften Förderung sei der Hauptgrund, dass es mit dem Ausbau der Ladestationen nicht schnell genug gehe. Geringe Reichweite, zu wenig Ladepunkte: In den östlichen Bundesländern sei die Angst, mit leerem Akku liegen zu bleiben, besonders groß.

Dabei sind die meisten Vorbehalte längst überholt, entgegnet ADAC-Experte Coccorullo. Selbst Urlaubsfahrten seien kein Problem mehr, da

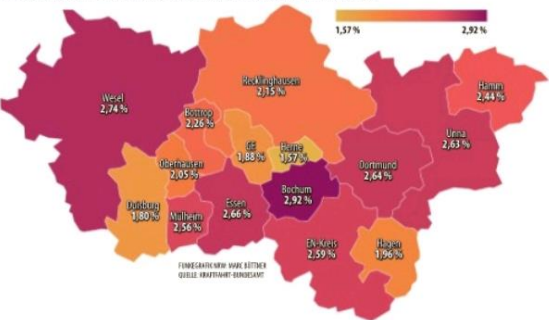


Zu wenige Ladestationen und zu lange Ladezeiten schrecken Käufer von E-Autos ab.

CARSTEN KOHL / DPA

E-Autos nach Zulassungsbezirk (2024)

Anteil der E-Autos an den Gesamtzulassungen nach Zulassungsbezirk, Stand 01.01.2024



eine Schnellladesäule die Batterie wieder auf 80 Prozent aufladen könne. „Die Ängste bei der Elektromobilität entsprechen nicht mehr der Wahrheit.“

Im Register der Bundesnetzagentur lässt sich nachlesen, dass die Zahl der Ladesäulen für Elektroautos in NRW kontinuierlich angestiegen ist. Zum 1. Juli 2024 waren es 26.605 Ladepunkte, zum 1. Januar 2023 noch 16.813. Umgerechnet auf die Anzahl der E-Autos bedeutet das laut ADAC-Report: Zu Beginn 2024 kamen in NRW auf eine öffentliche Ladestation 13 E-Autos. Im Vergleich der Bundesländer belegt NRW damit nur Platz 13. „Hier

hinkt NRW hinterher“, sagt Prof. Roman Suthold, Mobilitätsexperte des ADAC in NRW, dieser Redaktion.

„Wir brauchen noch viel mehr Schnellladepunkte, damit an einem Ladepunkt mehr E-Autos in kürzerer Zeit geladen werden können“, fordert er. Das „schnelle Nachdenken“ aber ist die mit Abstand teuerste Ladeinfrastruktur: Ultraschnelle Anlagen mit über 320 Kilowatt Ladeleistung kosten mit Tiefbauarbeiten und Betriebskosten weit über 80.000 Euro, so das Netzwerk Elektromobilität NRW.

„Aus unserer Sicht ist die Einrichtung eines Ladepunktes noch viel

zu aufwendig und teuer“, sagt Suthold. Vor allem müssten bürokratische und baurechtliche Hürden abgebaut werden. „Ich kenne einen Fall, wo ein Discounter versucht hat, auf seinem Parkplatz Ladesäulen zu installieren, und nach einem Dreivierteljahr entwertet aufgegeben hat, weil die Kommune das Baurecht nicht gegeben hat und dann auch noch der Denkmalschutz Bedenken hatte“, berichtet der ADAC-Experte.

Was Fahrer von E-Autos im Alltag immer wieder verärgert: Bei der Bedienung der Ladesäulen und der Bezahlung gibt es große Unterschiede. Zudem schreie fehlende Transpa-

renz bei den Ladetarifen die Verbraucher ab, kritisierte der ADAC.

Wer in Deutschland zum ersten Mal an einer öffentlichen Ladestation Strom lädt, hat es tatsächlich schwer, den Überblick zu behalten. Bedient werden kann eine Säule per App oder per Ladekarte. Bei manchen Säulen zahlen Kunden per Kreditkarte, bei anderen per Smartphone oder Rechnung.

Monopole in den Städten?

Doch wie viel die Kilowattstunde Autostrom kostet, ist wegen der unterschiedlichen Tarifmodelle oft unklar. Es gibt Tarife mit und ohne Grundgebühr, auch kostet das Laden an normalen Ladestationen und Hochleistungs-Ladesäulen unterschiedlich viel. Überhaupt ist Ladestrom für Autos teuer geworden, ergaben Preisvergleiche: Fast alle Anbieter haben ihre Tarife deutlich angehoben, einige um fast ein Drittel, so der ADAC. Unter 40 Cent pro Kilowattstunde erhielten E-Auto-Fahrer unterwegs selten Energie.

In vielen Kommunen werden die Ladesäulen vom örtlichen Stromversorger betrieben. Und der könne die Preise nahezu allein bestimmen, ärgern sich Experten. Suthold wünscht sich gar ein härteres Durchgreifen der Wettbewerbsbehörden. „Wir sehen Handlungsbedarf bei den Ladepreisen, die nicht nur sehr intransparent sind, sondern auch unter fehlendem Wettbewerb leiden“, sagte er. „Gibt es nicht mehrere Anbieter in einer Stadt, entstehen Monopole, denen Anwohner ausgeliefert sind und die das Roaming verteuern.“

China auf der Überholspur

Was Analysen zudem immer wieder bestätigen: E-Autos bleiben ein Auto für Besserverdienende. In Bundesländern mit größerer Dichte von E-Autos ist auch das Durchschnittseinkommen höher, ergaben Studien. Die Listenpreise seien zwar nach dem Stopp der Förderung gesunken, führt der ADAC an. Doch unter 30.000 Euro Kaufpreis gebe es nach wie vor nur eine Handvoll Modelle. Ausnahme: Der Dacia Spring mit nicht mal 200 Kilometern Reichweite im ADAC-Test ist unter 20.000 Euro erhältlich.

In China, dem größten Automarkt der Welt, sind E-Autos zu günstigen Preisen auf der Überholspur. Ende 2023 fuhr dort jedes zweite der weltweit 42 Millionen E-Autos und Plug-in-Hybriden. In Europa werden sie nun mit Strafzöllen belegt.

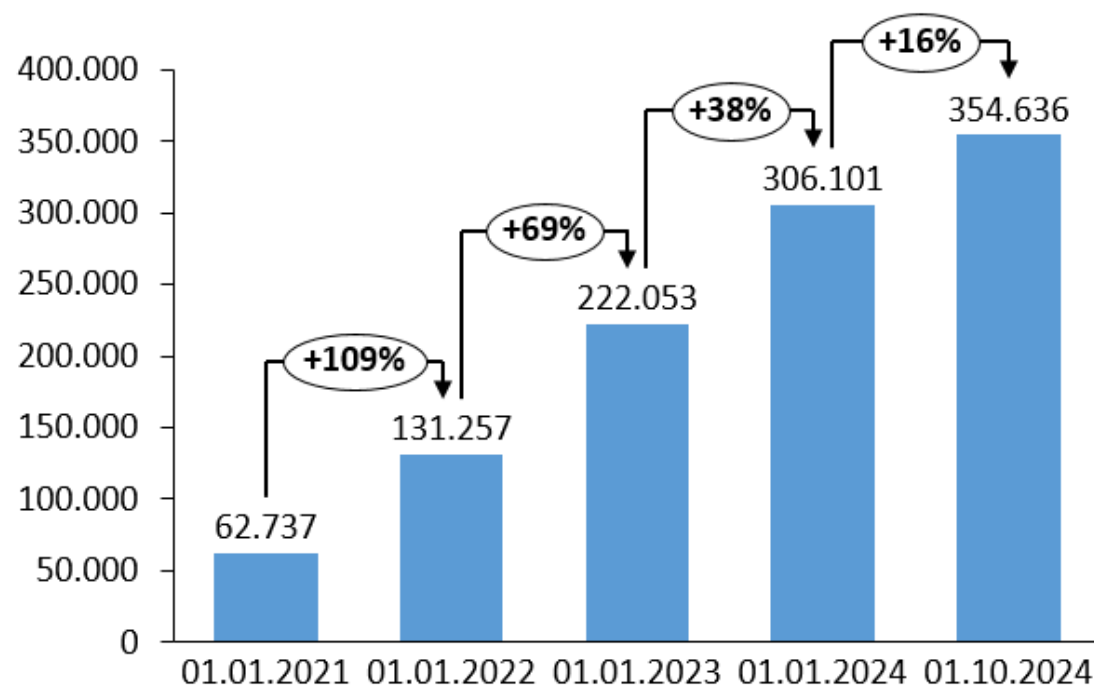
Quelle: WAZ vom 24.10.2024



Entwicklung Bestand BEV-PKW in NRW und D

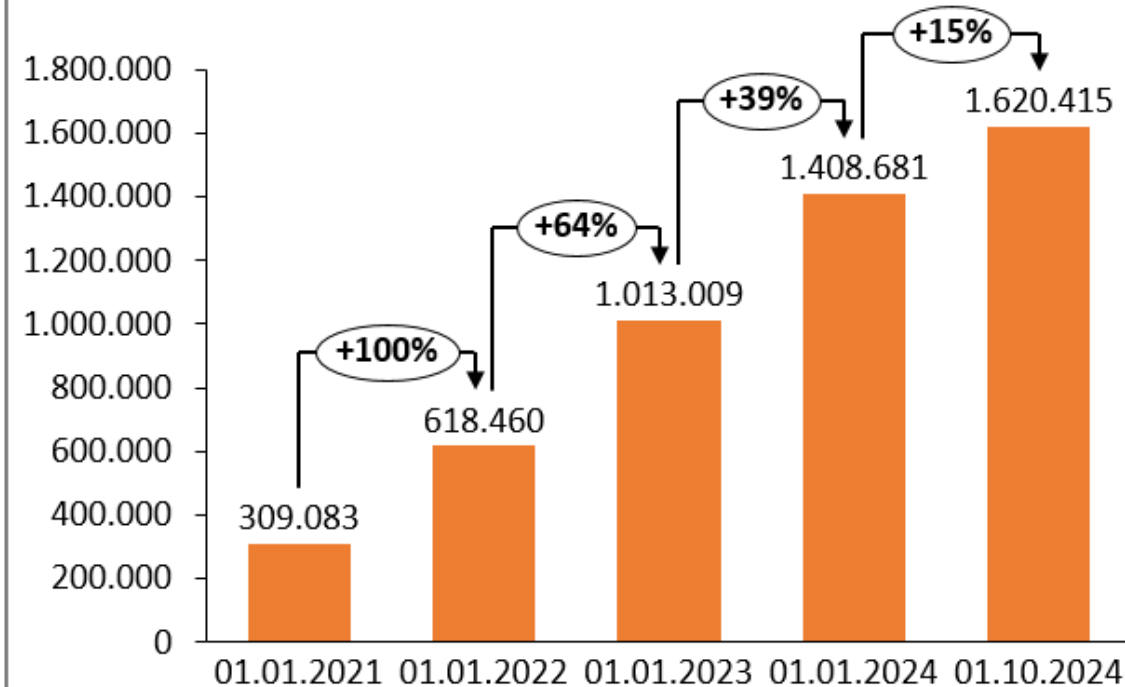
Nordrhein-Westfalen

Daten KBA



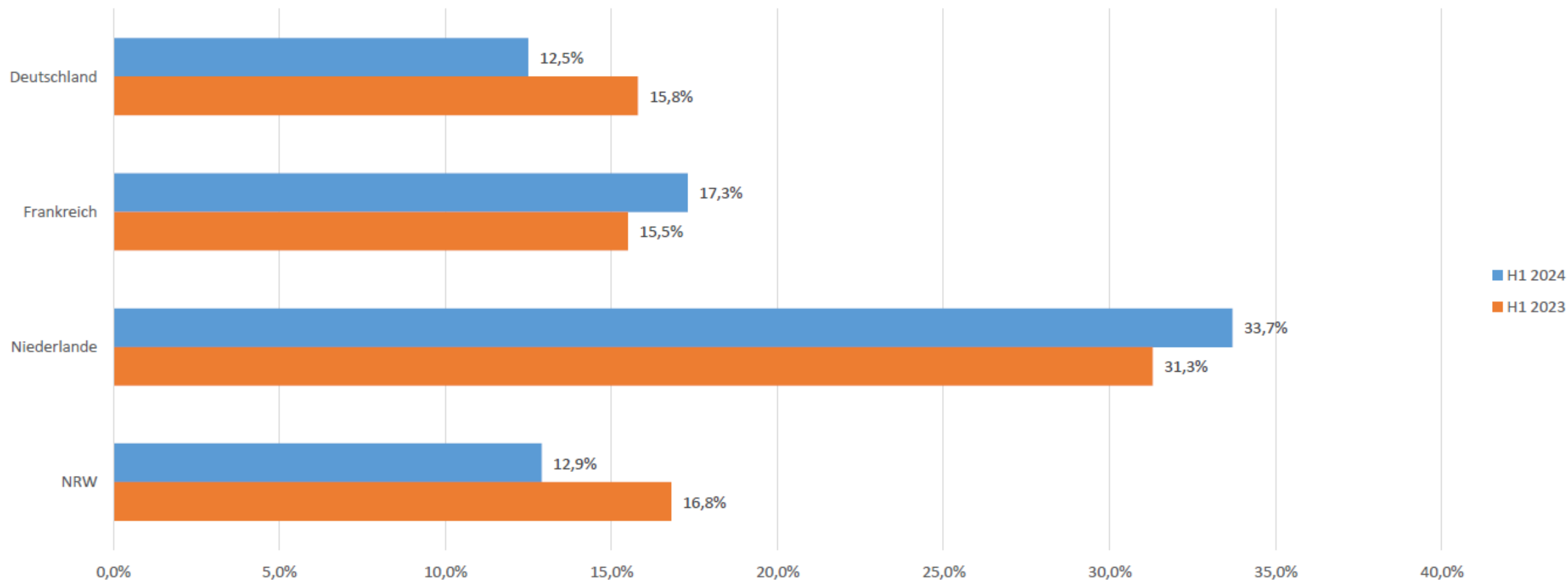
Deutschland

Daten KBA





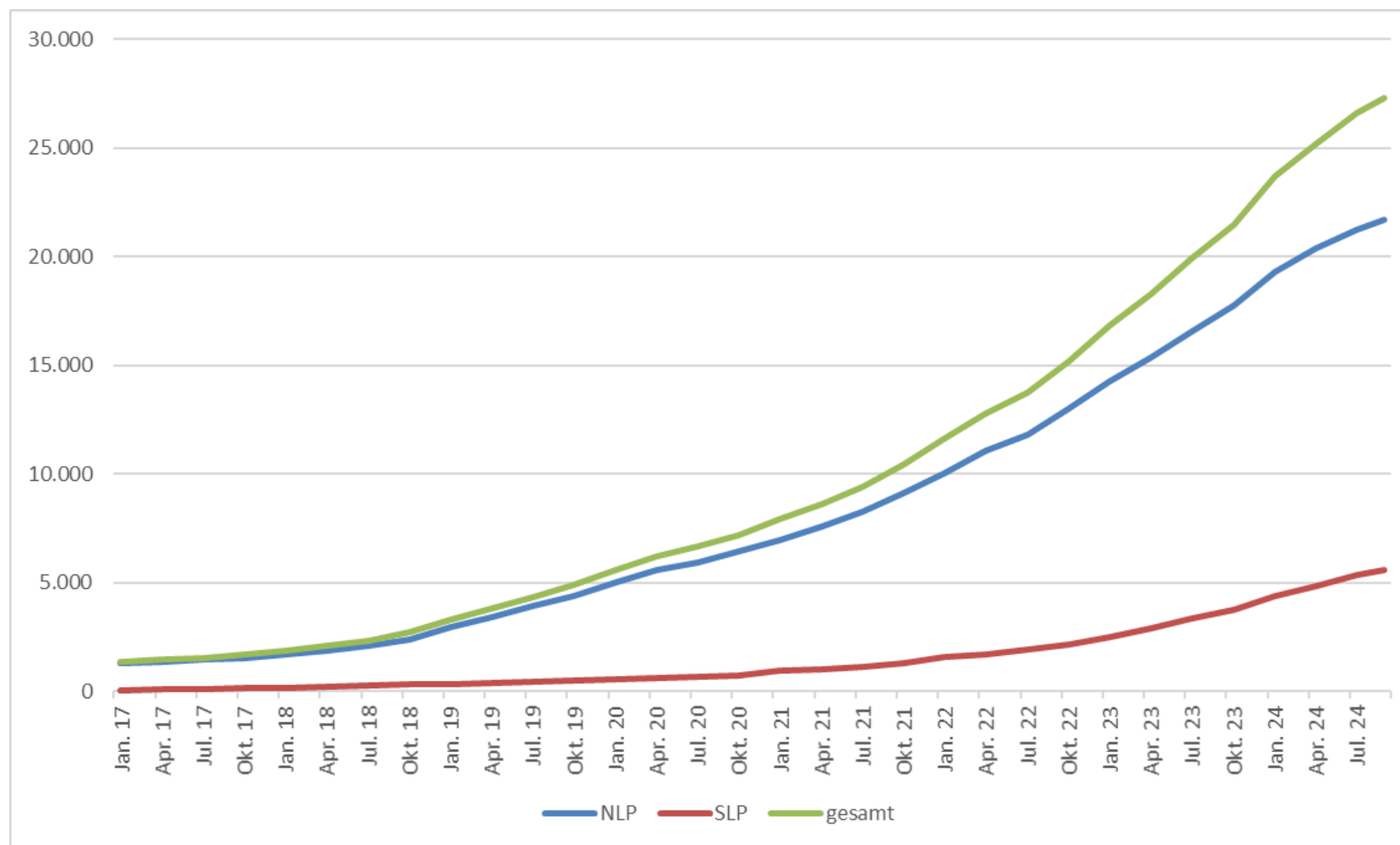
Entwicklung Neuzulassungen BEV-PKW in D, F, NL und NRW



Quelle: Elektromobilität NRW



Der Ausbau der Ladeinfrastruktur schreitet voran



**Ziele 2030 für NRW
erreichbar:**

- 11.000 SLP
- 81.000 NLP



Unterstützungsangebote

Wir wollen auch denen, die kein Eigenheim besitzen, das Laden so bequem und einfach wie möglich machen.

Daher unterstützen wir vor allem das Laden für Beschäftigte, an Mehrfamilienhäusern und im öffentlichen Raum

- Eigene Themen-Websites mit vielfältigem Informationsangebot
- Seminare und Vorträge
- Leitfäden für die Wohnungswirtschaft und für kommunale Mitarbeitende
- Förderung über progres.nrw – Emissionsarme Mobilität
- NRW.Bank-Kredit

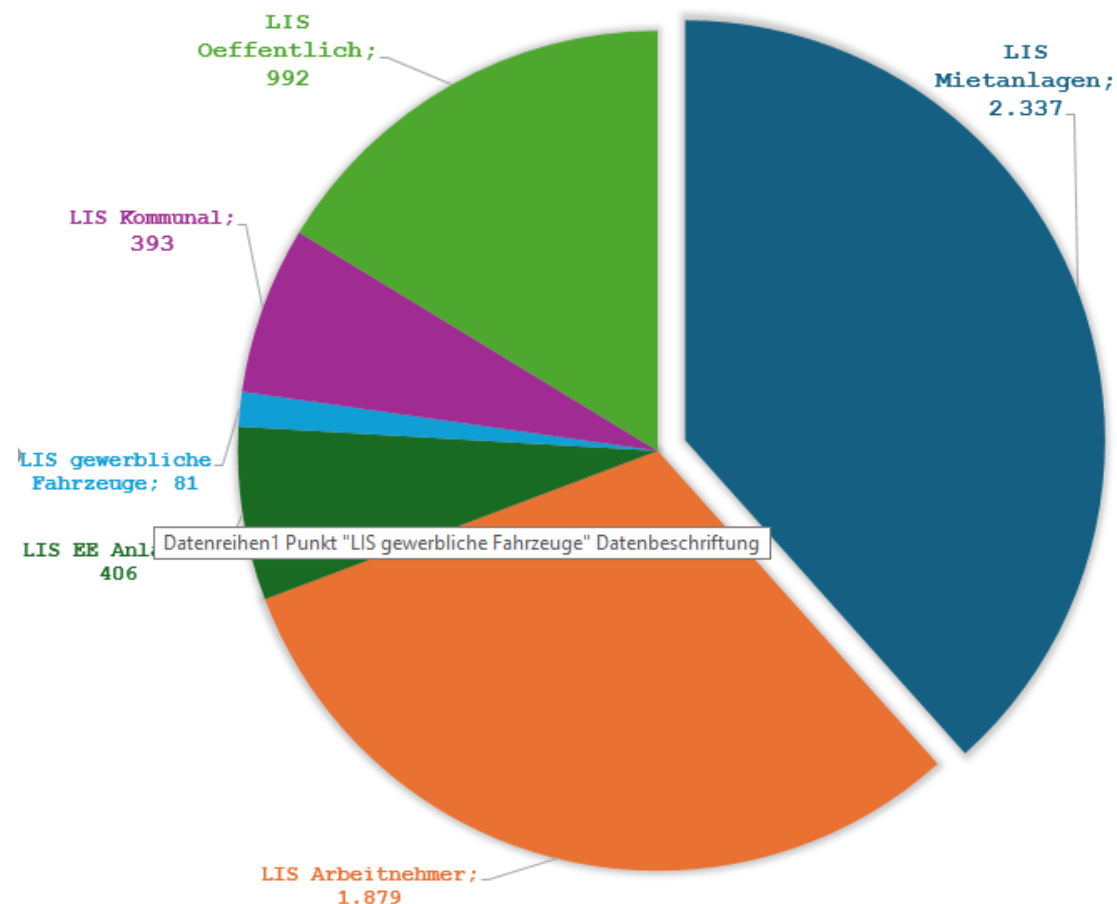
Förderprogramm progres.nrw – Emissionsarme Mobilität

Bilanz 2024:

- Ladeinfrastruktur mit Netzanschlüssen: ca. 6.100 LP bewilligt; Fördersumme ca. 7,1 Mio Euro
- Kommunale Nutzfahrzeuge: ca. 180 Fahrzeuge; ca. 2,4 Mio Euro
- Lastenräder: ca. 841 Lastenräder; ca. 770.000 Euro



Förderprogramm progres.nrw – Emissionsarme Mobilität

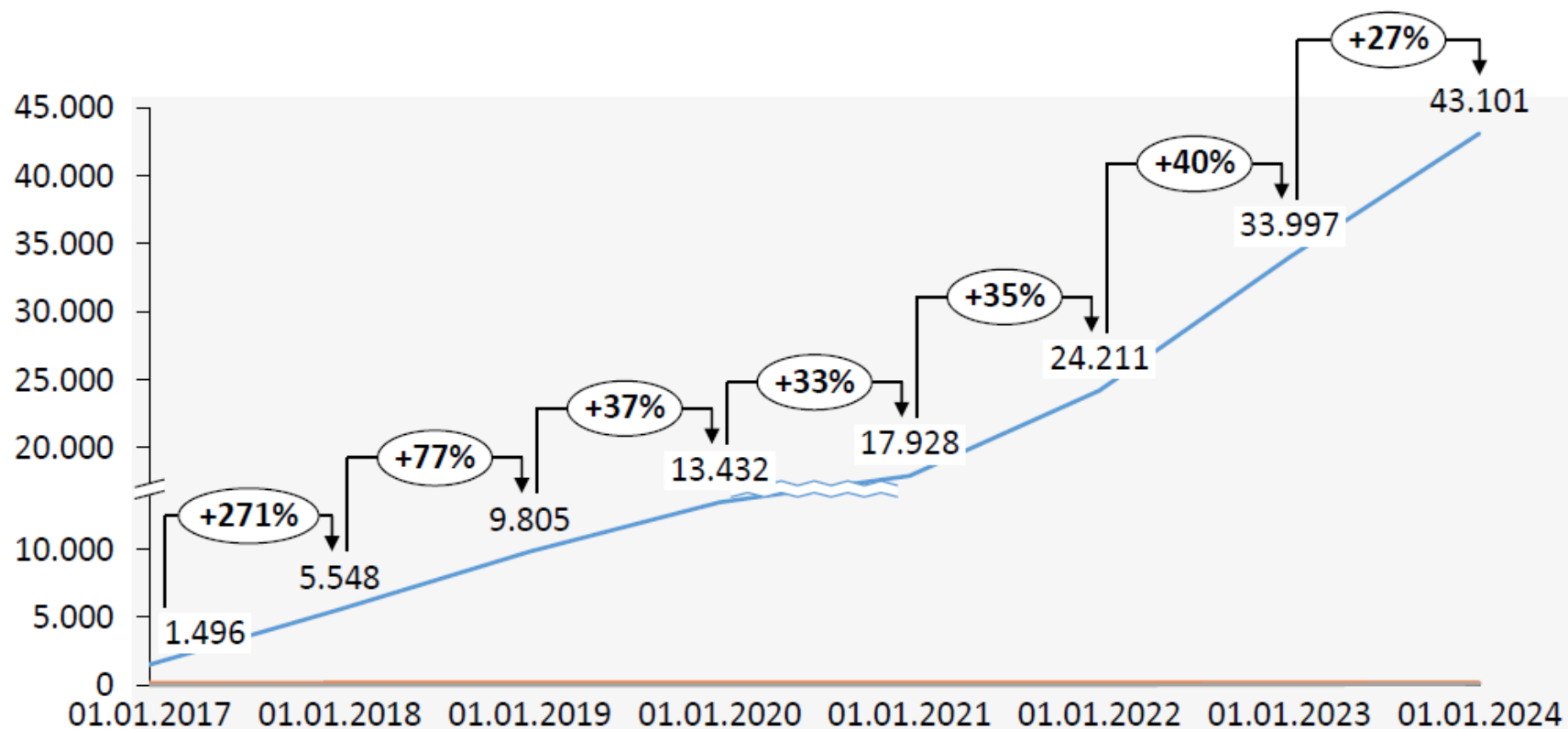


● Wohnungseigentümergeinschaft (21,7%)



● Privatperson (59,2%)

Entwicklung des Bestands an BEV-LKW in NRW

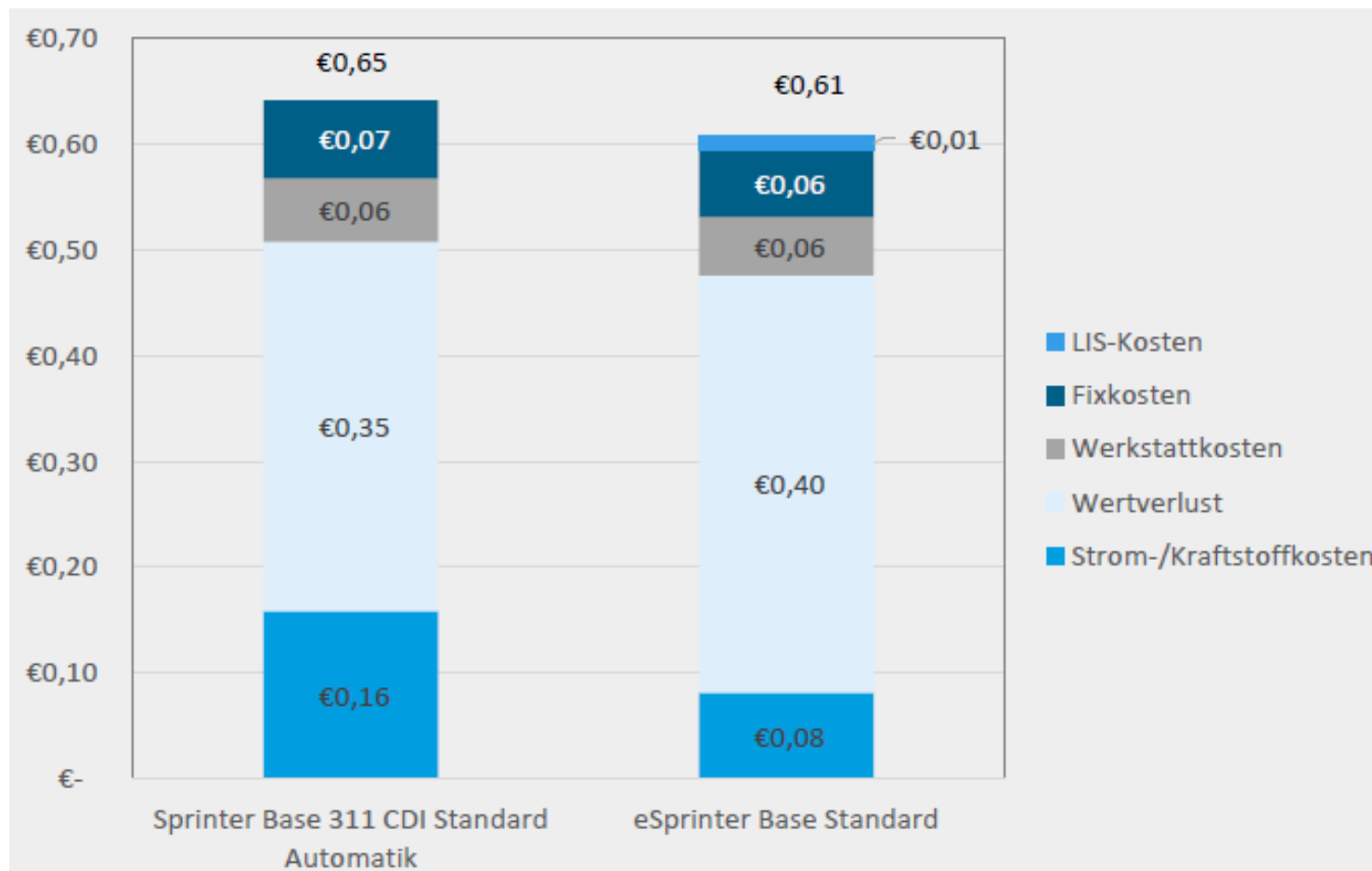


	N1	N2	N3
01.01.2017	2.903	132	2
01.01.2018	6.955	152	2
01.01.2019	11.212	166	1
01.01.2020	14.839	180	1
01.01.2021	19.335	193	3
01.01.2022	25.618	185	4
01.01.2023	33.997	150	30
01.01.2024	43.101	157	61

Quelle: Elektromobilität NRW



Wirtschaftlichkeitsvergleich E-Nutzfahrzeug N1 - Verbrenner

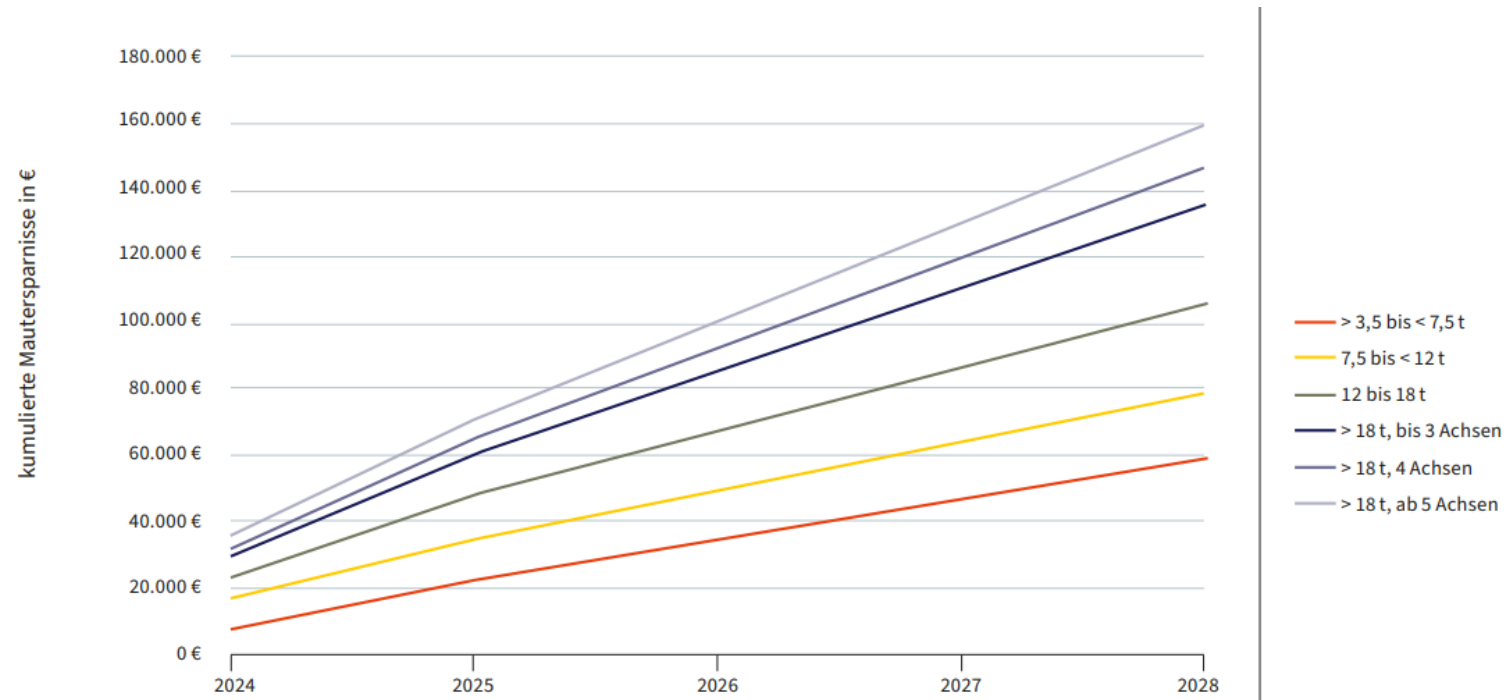
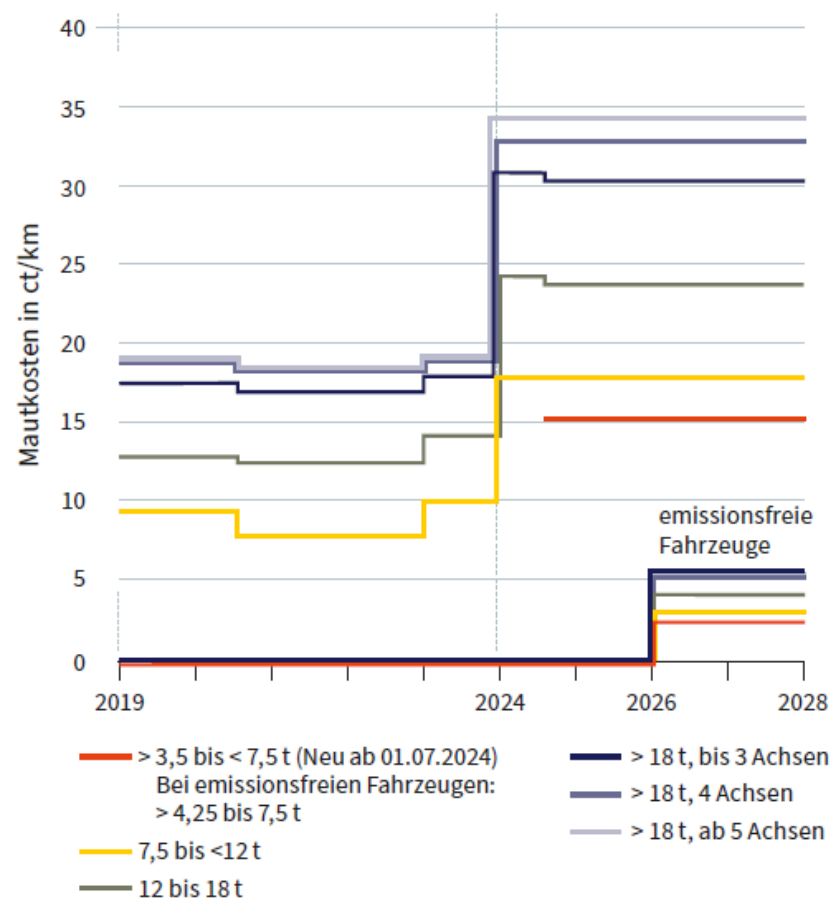


	MB Sprinter Base 311 CDI Standard Automatik	MB eSprinter Base Standard 56 kWh
Bruttolistenpreis	45.415,00 €	48.635,00 €
Realverbrauch	9,4 l/100km	27,1 kWh/100km
Jahresfahrleistung	20.000 km	20.000 km
Laden		100% @Betriebshof
Preis Diesel Ø2024	1,685 €/l	
Preis Strom		0,30 €/kWh
Kosten LIS 11 kW WB		2.000,00 €
Nutzungsdauer PkW	5 a	5 a
Nutzungsdauer LIS	10 a	10 a
Werkstattkosten pro a	1.284,00 €	1.092,00 €
Fixkosten pro a	1.476,00 €	1.260,00 €
Wertverlust pro a	6.989,00 €	7.900,00 €

Quelle: Elektromobilität NRW

Wirtschaftlichkeit von E-LKW

Bei einer Fahrleistung von 100.000 km pro Jahr können über eine Haltedauer von fünf Jahren kumuliert bis zu 160.000 EUR an Mautkosten eingespart werden.

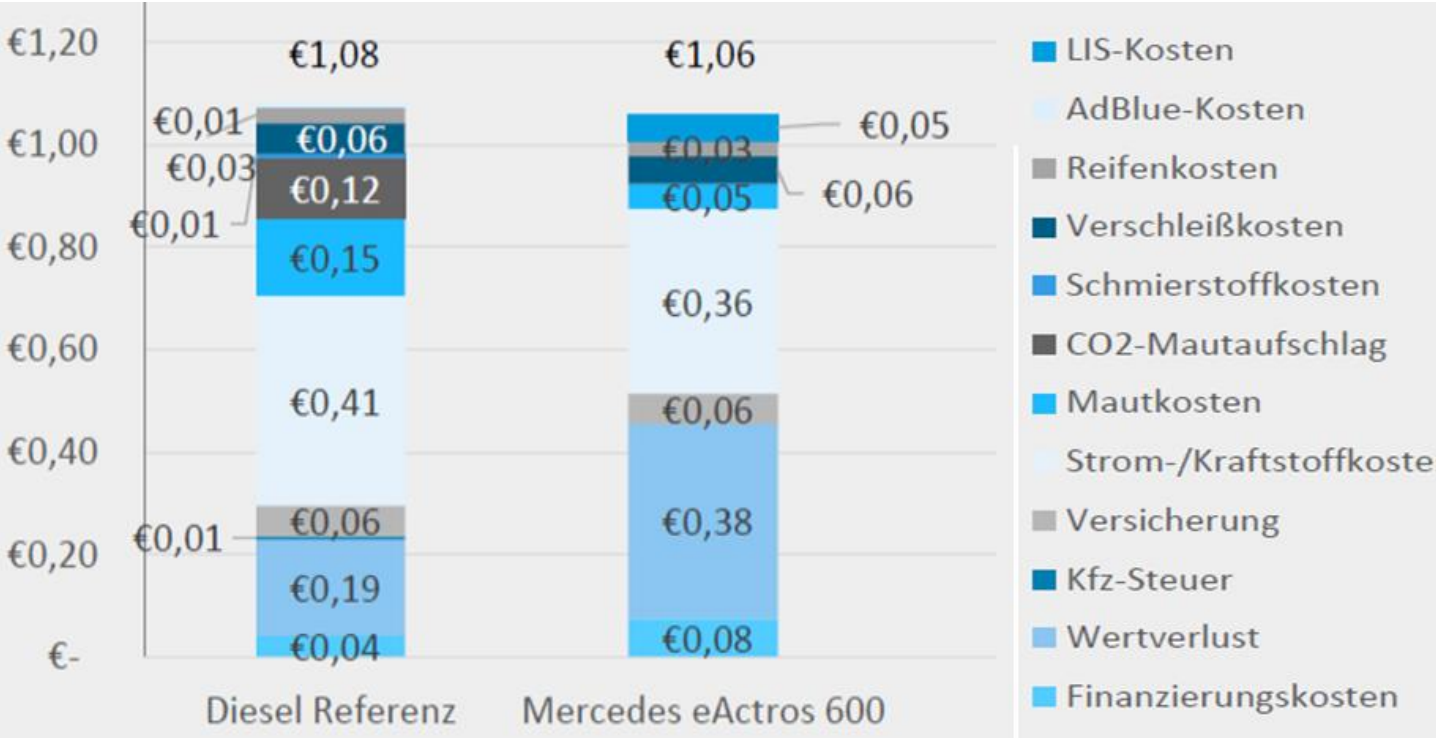


Quelle: NOW GmbH, Factsheet LKW-Maut



Wirtschaftlichkeit von E-LKW

Im Fernverkehr können die TCO für batterieelektrische Sattelzugmaschinen auch ohne Förderung bereits heute schon geringer als für Diesel-Fahrzeuge sein.



Eingangsdaten und Quellen zur Berechnung:			
	Diesel Referenz	MB eActros 600	Quelle
Bruttolistenpreis inkl. Anhänger	156.800,00 €	312.052,00 €	My eRoads
Verbrauch	29,4 l/100km	131 kWh/100km	My eRoads
Jahresfahrleistung	103.900 km	103.900 km	My eRoads
Ladeanteil	-	65% @Depot 35% @Öffentlich	My eRoads
Ladeleistung	-	50kW @Depot 300kW @Öffentl.	My eRoads
Preis Diesel Depot Ø2024	1,311 €/l		BGL
Ladepreis Industrie @Depot		0,17 €/kWh	BDEW
Ladepreis öffentl.		0,40 €/kWh	
Preis H2			
Kosten LIS 50 kW		26.300,00 €	My eRoads
ND LKW	5 a	5 a	My eRoads
Nutzungsdauer LIS		10 a	My eRoads
weiteren Daten			My eRoads

Beispiel im My eRoads-Tool der NOW GmbH

Öffentliches LKW-Ladenetz

Lkw-Schnellladenetz an Bundesautobahnen



Quelle: NOW GmbH

- Ausschreibung initiales LKW-Ladenetz: bundesweit 350 unbewirtschaftete und bewirtschaftete Rastplätze
- 1.800 MCS-Ladepunkte
- 2.400 CCS-Ladepunkte
- Start des Vergabeverfahrens am 16.09.2024
- Bedingung: Laden im Depot spielt zentrale Rolle für den Einsatz von E-LKW

Unterstützungsangebote des Landes

- Kampagne E-LKW
- Leitfaden für E-LKW
- Netzanschlüsse
- **progres.nrw – Emissionsarme Mobilität:**
 - Betriebliche Schnellladeinfrastruktur ab 50 kW
 - Kommunale Nutzfahrzeuge
 - Umsetzungskonzepte
- Förderaufruf emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge
- Zinsvergünstigter Kredit der **NRW.BANK**





Förderaufruf für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge

- Kauf und Leasing von batterieelektrischen und Brennstoffzellen-LKW der Klasse N3
- Förderhöhe: bis zu 60 % der Mehrkosten, maximal 300.000 Euro je Fahrzeug
- Antragsfrist war bis zum 16.10.2024, 23:59 Uhr
- 423 Anträge eingegangen
- Beantragte Fördersumme: 35,8 Mio Euro
- Zur Verfügung stehendes Fördervolumen: 15 Mio Euro
- Wettbewerbsverfahren: Ranking nach geringsten Förderausgaben je Fahrzeug



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Stefan Leuchten

Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie
des Landes Nordrhein Westfalen

Referat 713

Klimagerechte Mobilität, Elektromobilität, Lade- und Tankinfrastruktur

Telefon: +49 211 61772-558

E-Mail: stefan.leuchten@mwiki.nrw.de

