



Der Verband der Automobilindustrie ermittelt regelmäßig die **attraktivsten Städte für Elektromobilität**. In Wolfsburg ist **die Ladeinfrastruktur** derzeit besonders gut ausgebaut.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) erstellt halbjährlich eine Übersicht über die Entwicklung des Ladenetzes für Elektroautos in Deutschland. Die Haupt-Kategorien des Rankings sind der T-Wert und der A-Wert. Der T-Wert ermittelt, wie viele E-Autos sich einen öffentlichen Ladepunkt teilen müssen. Der A-Wert gibt die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Verhältnis zu allen im Landkreis oder der Stadt zugelassen Autos an – je mehr Ladepunkte vorhanden sind, desto attraktiver gilt die Stadt für E-Autofahrer.

Beim T-Wert schneidet die Stadt Salzgitter aktuell am besten ab. Auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt kommen hier 5,9 E-Autos. Danach kommen der Saale-Orla-Kreis und der Landkreis Uckermark mit einem Wert von jeweils 6,4. Am schlechtesten ist die Stadt Offenbach aufgestellt. 95,1 Elektroautos kommen hier auf einen Ladepunkt.

Autostädte liegen beim A-Wert vorne: Auf Platz 1 ist Wolfsburg (A-Wert: 153) mit einem Pkw-Bestand von gut 125.000 Fahrzeugen und 817 öffentlichen Ladepunkte. Dahinter kommen Ingolstadt (A-Wert: 200) und Passau (292). Der Landkreis Peine (4.558), die Stadt Schwerin (4.986) und der Landkreis Neunkirchen (5.450) schneiden im Ranking am schlechtesten ab.

Alle Ergebnisse gibt es [hier](#).

## Herausforderungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur

Die Bestrebungen sind hochgesteckt, doch bei der Verwirklichung gibt es nach wie vor erhebliche Schwierigkeiten. Dies wird durch das umfassende Ranking des Ladesäulennetzes des VDA hervorgehoben, welches den Fortschritt beim Ausbau der für die Öffentlichkeit zugänglichen Ladestationen in deutschen Städten und Kreisen untersucht und bewertet.

Das enttäuschende Fazit lautet, dass der Fortschritt beim Aufbau der Ladeinfrastruktur weiterhin nicht mit dem wachsenden Interesse der Bevölkerung an der Elektromobilität Schritt hält, obwohl sich die Kluft zwischen Nachfrage und Verfügbarkeit in den letzten Monaten etwas verringert hat. Durchschnittlich entfällt in Deutschland auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt eine Anzahl von 21 Elektrofahrzeugen (Stand: 01.08.2023). Am 1. Mai 2021 lag diese Zahl noch bei 17 E-Autos.

### Notwendigkeit einer beschleunigten Entwicklung

In jeder zweiten Kommune in Deutschland fehlt es noch immer an Lademöglichkeiten. Um das Ziel von einer Million Ladestationen bis zum Jahr 2030 zu erreichen, ein Vorhaben, das auch von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag und kürzlich in der Nationalen Industriestrategie verankert wurde, müsste das Tempo des Ausbaus, das in den letzten zwölf Monaten verzeichnet wurde (Stand: 01.08.2023), sich mehr als verdreifachen.

Hildegard Müller, die Präsidentin des VDA, äußert sich folgendermaßen: „Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine der vordringlichsten Infrastrukturaufgaben für Deutschland, die jedoch lange Zeit stark vernachlässigt wurde. Es ist offensichtlich: Der Erfolg der Elektromobilität hängt maßgeblich vom Ausbau der Ladeinfrastruktur ab. Die Bürger benötigen die Sicherheit, jederzeit und überall problemlos laden zu können, um auf Elektromobilität umzusteigen. Bei der Ladung ist die Verfügbarkeit das entscheidende Kriterium für die Kundenzufriedenheit. Dass in jeder zweiten Kommune in Deutschland kein einziger Ladepunkt vorhanden ist, ist ernüchternd und unterstreicht den Bedarf an politischen Maßnahmen.“

Eine Studie des Allensbach-Instituts im Auftrag des VDA offenbarte kürzlich: 68 Prozent der Befragten betrachten das Angebot an Lademöglichkeiten in ihrer Umgebung kritisch, 61 Prozent äußern diese Meinung bezüglich der Orte, an denen sie einkaufen, und 49 Prozent sehen Mängel bei Autobahnen und Landstraßen.

Besonders vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse ist es positiv, dass das Tempo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zuletzt gesteigert und vor allem der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur vorangetrieben wurde, so Müller. „Dieser Trend muss unbedingt fortgesetzt werden, da Deutschland großen Nachholbedarf hat.“

Die Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern zu lang. Die VDA-Präsidentin fordert

außerdem eine konsequente Überwachung des Fortschritts beim Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die Bundesregierung. Die interministerielle Arbeitsgruppe zum Thema Ladeinfrastruktur muss auf die Umsetzung der Maßnahmen und die Einhaltung der Fristen drängen, die im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung vorgesehen sind. Müller betont: „Verzögerungen bei der Implementierung der Maßnahmen könnten den Erfolg der Elektromobilität in Deutschland gefährden. Das darf auf keinen Fall geschehen.“

Zudem bleiben beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren von zentraler Bedeutung. „Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine Beschleunigung der Planung notwendig, und als Automobilindustrie haben wir hierzu konkrete Vorschläge unterbreitet“, erklärt die VDA-Präsidentin und fügt hinzu:

„Die Unternehmen der Automobilbranche sind bereits mit zahlreichen Projekten aktiv und treiben den Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur stetig voran. Dieses Engagement werden wir fortsetzen und so den erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität unterstützen.“

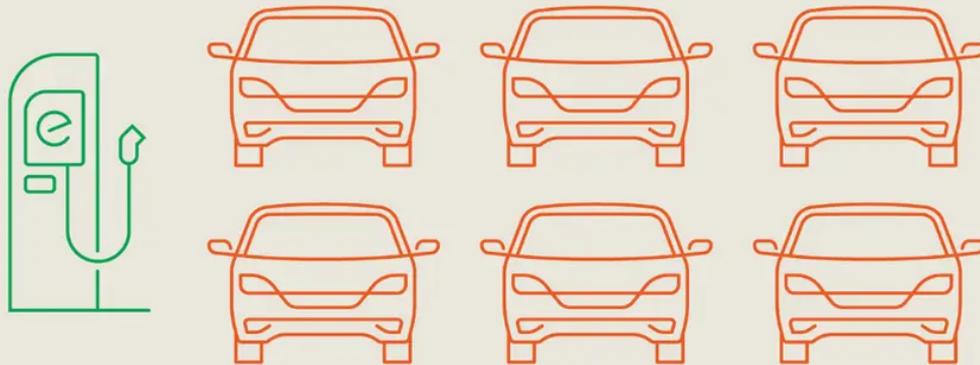
Methodik: A-Wert, T-Wert und S-Wert Das Ranking des VDA teilt sich in drei Kategorien auf:

1. Der T-Wert zeigt, wie viele E-Autos sich einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt teilen müssen.



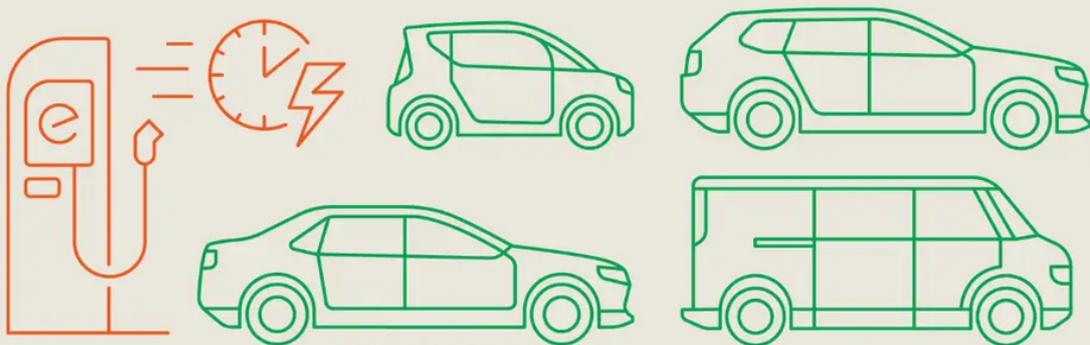
2. Der A-Wert setzt die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte ins Verhältnis zu allen im Kreis oder in der Stadt angemeldeten Autos. Dies verdeutlicht, wie attraktiv eine Stadt für die Nutzung von Elektromobilität ist.

Der **A-Wert** gibt an, wie viele Pkw insgesamt auf einen Ladepunkt kommen.



3. Der S-Wert gibt an, wie viele E-Autos sich einen Schnellladepunkt teilen müssen. Laut Definition der Bundesnetzagentur kann an einem Schnellladepunkt Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 Kilowatt geladen werden.

Der **S-Wert** gibt an, wie viele E-Pkw sich einen Schnellladepunkt teilen.



Dies ist besonders auf längeren Fahrten wichtig — oder wenn die Ladezeit möglichst kurz sein soll, beispielsweise beim Einkaufen. Für die Akzeptanz der Elektromobilität sind Schnellladepunkte daher von großer Bedeutung.

## Ingolstadt führt das Ladesäulennetz-Ranking an

Ingolstadt erobert sowohl beim A-Wert als auch beim T-Wert die Führungsposition im Ranking und avanciert damit zum attraktivsten Standort für die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Deutschland.

Auf dem zweiten Platz im A-Wert-Ranking positioniert sich Regensburg, gefolgt von Emden, das den dritten Rang belegt.

In Bezug auf den T-Wert schafft es Emden auf den zweiten Platz, direkt vor Salzgitter.

Thüringen behauptet seinen Spitzenplatz beim S-Wert, der auf der Ebene der Bundesländer ausgewertet wird.

Die Daten bezüglich des Bestands an Pkw und Elektro-Pkw stammen vom Kraftfahrtbundesamt, während die Informationen zu den Ladepunkten von der Bundesnetzagentur bezogen werden, die die öffentlich zugänglichen Ladepunkte erfasst.

[Grafiken zum Ladenetz-Ranking: Bundesländer im Vergleich](#)

[Grafiken zum Ladenetz-Ranking: Spitzenreiter in den Bundesländern](#)