

# BDEW-Elektromobilitätsmonitor 1. Halbjahr 2024

Berlin, September 2024

# Elektromobilität @ BDEW

Aktivitäten



- 134.000 öff. Ladepunkte
  - 6,3 GW install. Ladeleistung
- > 80 % der Ladepunkte werden von **BDEW-Mitgliedern** betrieben.



# Dreiklang im Blick des Monitors: Fahrzeuge, Ladeangebot und regionale Auswertungen.

Elektromobilität entwickelt sich sehr schnell und dynamisch.

Der **BDEW-Elektromobilitätsmonitor** liefert einen aktuellen Sachstand zu wesentlichen Kennzahlen und Trends zum Hochlauf vollelektrischer Pkw (BEV), zum öffentlichen Ladeangebot, dessen Belegung und weiterer wesentlicher Kennzahlen der Marktentwicklung.

Auswertungen mit Bezug zu zentralen politischen Rahmenbedingungen sind ebenfalls Teil des Elektromobilitätsmonitors, z. B. die Bedeutung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für die Elektromobilität.

Die Informationen werden regelmäßig aktualisiert.



# Elektromobilität in Deutschland wächst weiter.

Der BDEW-Elektromobilitätsmonitor für das 1. Halbjahr 2024 kommt zu folgenden Ergebnissen:

1

Aufgrund der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte bewegen sich die Neuzulassungen von vollelektrischen Pkw (BEV) in 2024 auf einem insgesamt stabilen Niveau. Dabei ist das Segment von Klein- und Kompaktfahrzeugen deutlich unterrepräsentiert.

2

Insgesamt steigen die Pkw-Neuzulassungen im 1. Hj. 2024 deutlich ggü. dem 1. Hj. 2023 (+ 74 Tsd. Pkw / + 5 %); steigende Neuzulassungen von Verbrenner-Pkw erfordern mehr BEV zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.

3

Der Ausbau des öffentlichen Ladeangebots schließt an das starke Jahr 2023 an; der Zubau an Ultraschnellladern (HPC) liegt auf einem Rekordhoch von mehr als 3.000 LP. Dabei erfolgt der Ausbau flächendeckend und mit hohem Tempo – auch im Vergleich zu staatlichen Leuchtturm-Projekten.

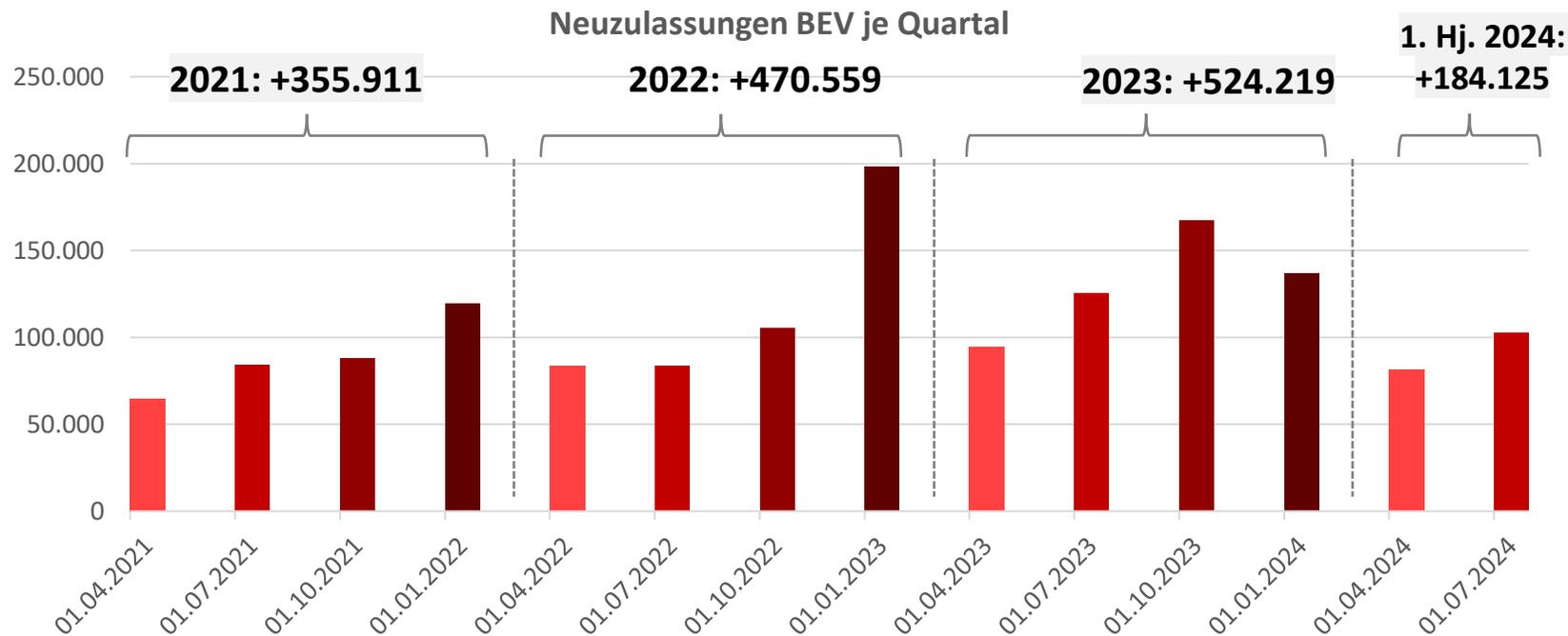
**BDEW Elektromobilitätsmonitor**

# 01 Entwicklung des Hochlaufs der E-Fahrzeuge

- Neuzulassungen vollelektrischer Pkw (BEV) ohne Umweltbonus im 1. Hj. 2024 auf dem Niveau von 2022.
- Ursache stabiler BEV-Neuzulassungen sind europäische CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.
- Verkauf von Verbrenner-Pkw steigt; mehr BEV zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte erforderlich.
- Neue BEV und konventionelle Pkw unterscheiden sich deutlich in den Fahrzeugsegmenten.

# Die Neuzulassungen vollelektrischer Pkw (BEV) lagen ohne Umweltbonus im 1. Hj. 2024 auf dem Niveau von 2022.

Die BEV-Neuzulassungen bewegen sich **über die letzten vier Jahre** auf einem **stabilen Niveau**. Die „**Ausreisserwerte**“ entstanden infolge der **Kürzungen beim Umweltbonus**.

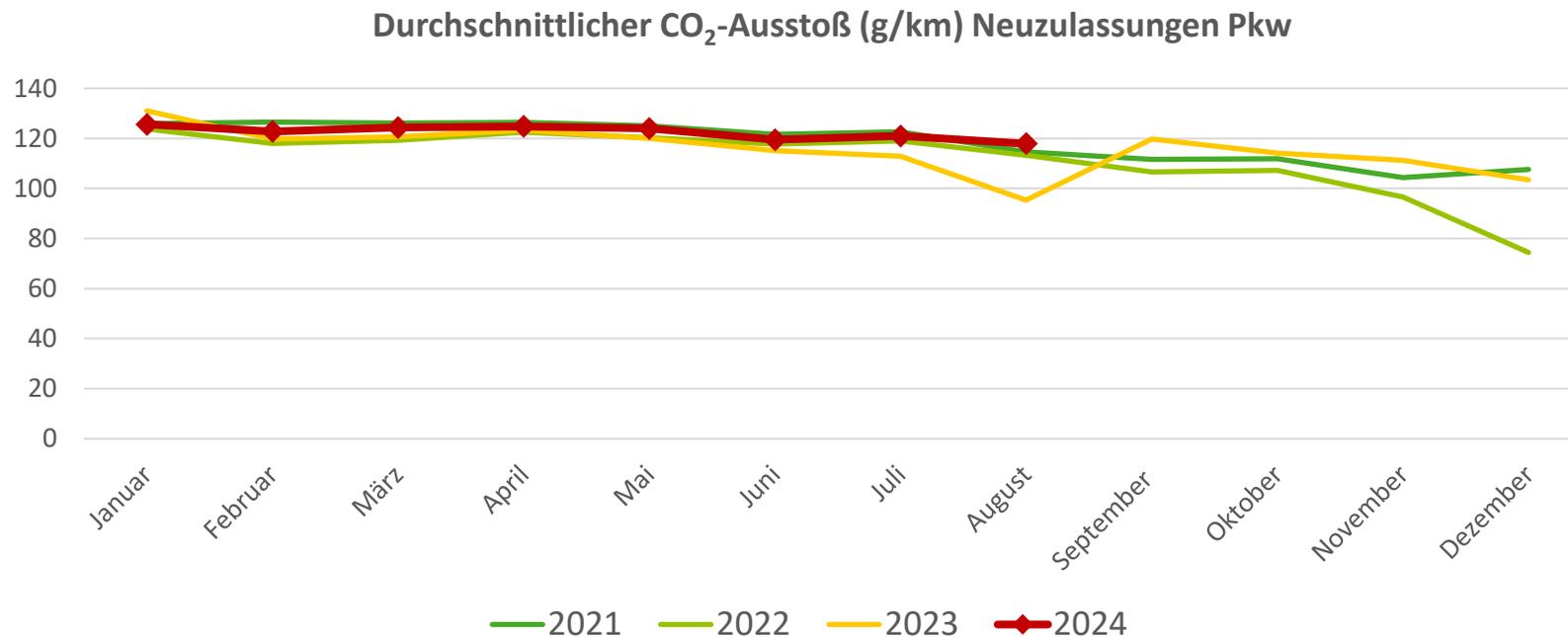


Quelle: KBA (06/24)

- Die **Elektromobilität** in Deutschland **wächst stabil**.
- Auch das laufende **3. Quartal 2024** (58 Tsd. BEV) liegt **auf dem Niveau von 2022** (61 Tsd. BEV).
- Die **Pkw-Neuzulassungen insgesamt** sind im 1. Hj. 2024 **deutlich gestiegen**: Ggü. dem 1. Hj. 2023 wurden **75 Tsd. Pkw mehr** verkauft (+ 5 %).

# Treiber der stabilen BEV-Neuzulassungen sind die europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.

Seit der letzten Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte im Jahr 2021 sind die monatlichen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuzulassungen stabil. „**Ausreisser**“ resultieren aus den **Neuzulassungsspitzen** infolge der **Umweltbonus-Kürzungen**.

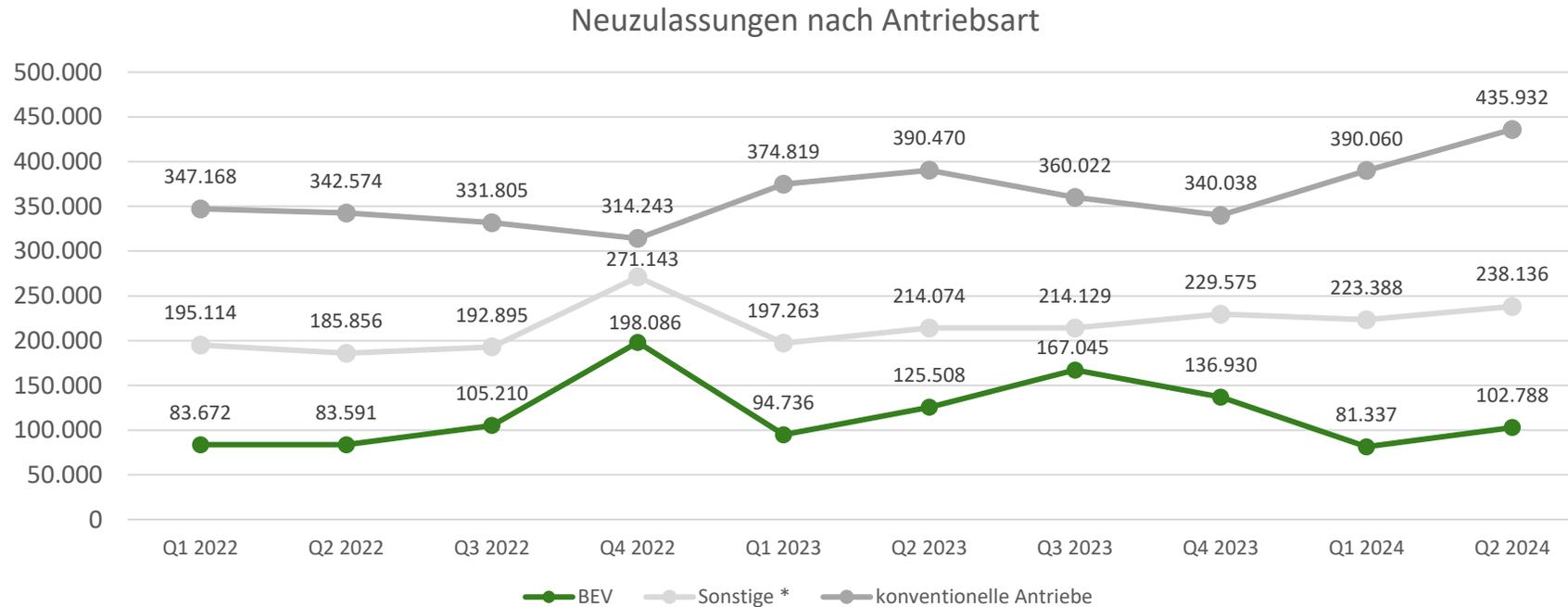


Quelle: KBA (06/24)

- V.a. der **Verkauf von BEV** sichert die **Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte**.
- In **2025** erfolgt die **nächste Verschärfung** der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.
- Um **gleich viele Pkw** mit **Verbrennungsmotor** in den Markt zu bringen, müssen dann **mehr BEV** verkauft werden.

# Exkurs: Der deutlich steigende Verkauf von Verbrenner-Pkw erfordert mehr BEV zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte.

Der Anteil **konventioneller Antriebe** (non-Plug-In-Hybride eingeschlossen) ist in absoluten Zahlen **auf dem höchsten Wert der letzten zwei Jahre**.



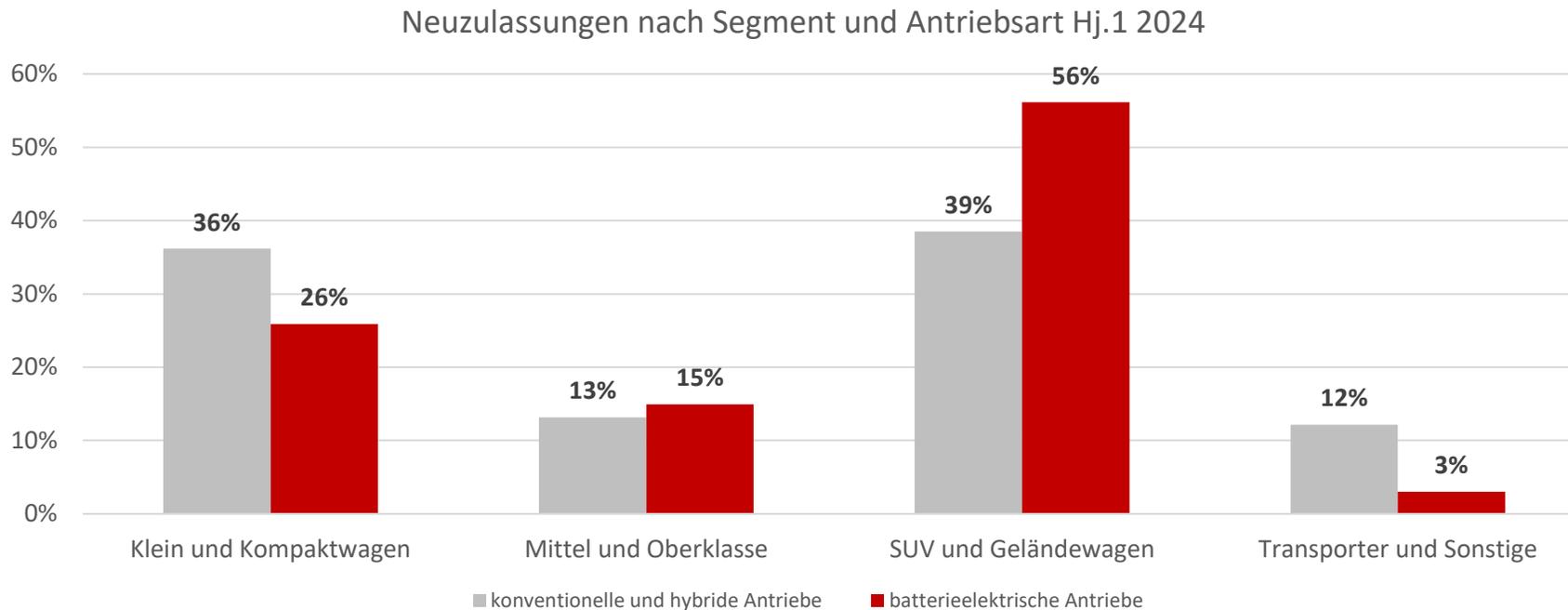
\* Mild-/ Voll-/ Plug-In-Hybrid, LPG, CNG, Brennstoffzelle

Quelle: KBA (06/24)

- Neufahrzeuge fahren i.d.R. **mehr Kilometer**.
- Der **anziehende Verkauf** von Verbrennern **erschwert** damit die notwendige **CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor**.

# Die Neuzulassungen vollelektrischer und konventioneller Pkw unterscheiden sich signifikant in den Fahrzeugsegmenten.

Im 1. Hj. 2024 liegen Klein- und Kompaktwagen sowie SUV und Geländewagen bei den konventionellen Pkw praktisch gleichauf; bei den BEV ist das **SUV-Segment mehr als doppelt so groß** wie das der Kleinwagen.



- **Ursachen** der deutlich variierenden Segment-Anteile dürften u.a. sein:
  - 1) Das **geringe Angebot von BEV** deutlich **unter 30 Tsd. EUR**;
  - 2) Die attraktive **BEV-Dienstwagenregelung**.
- Auch das **Transporter-Segment** fällt bei den BEV **deutlich kleiner** aus.

Quelle: KBA (06/2024)

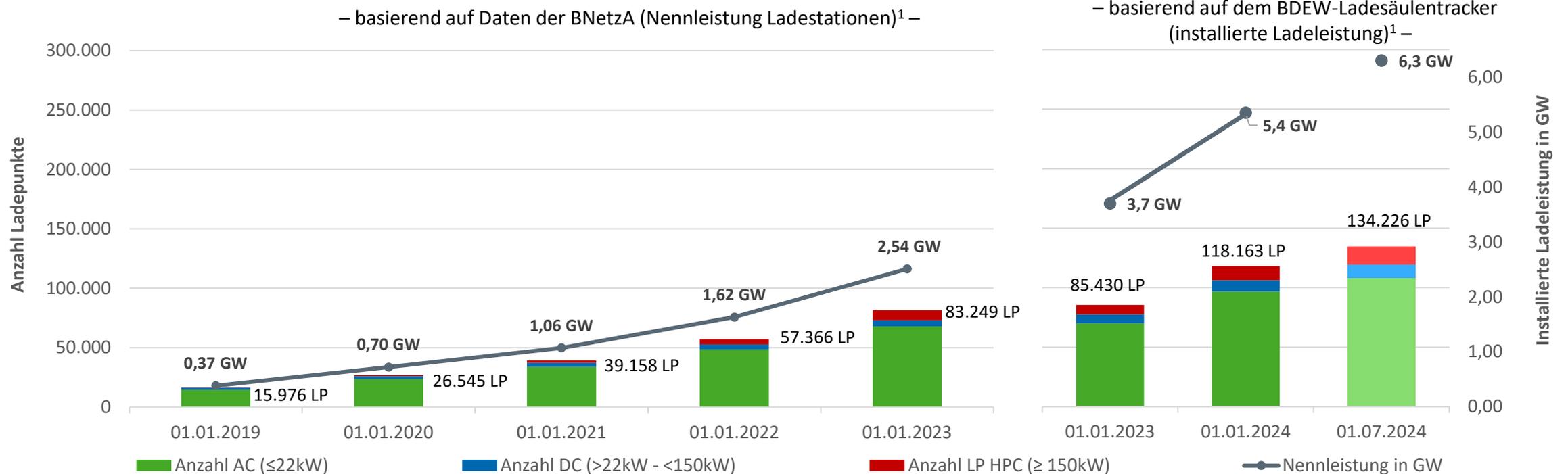
**BDEW Elektromobilitätsmonitor**

# 02 Entwicklung des öffentlichen Ladeangebots

- 1. Hj. 2024 schließt an das starke Vorjahr an.
- Ladesäulenausbau erfolgt flächendeckend und mit hohem Tempo auch im Vergleich zu staatlichen Leuchtturm-Projekten.
- Ladeangebot weist auch in 2024 eine konstant geringe Belegung auf.

# Das erste Halbjahr 2024 schließt an das starke Vorjahr an; der Ausbau erfolgt weiterhin mit hoher Geschwindigkeit.

Der Zubau an Ultraschnellladern (HPC) liegt auf einem Rekordhoch von mehr als 3.000 LP in einem Halbjahr. Insgesamt stieg das öffentliche Ladeangebot auf mehr als 134.000 Ladepunkte mit insgesamt 6,3 GW.

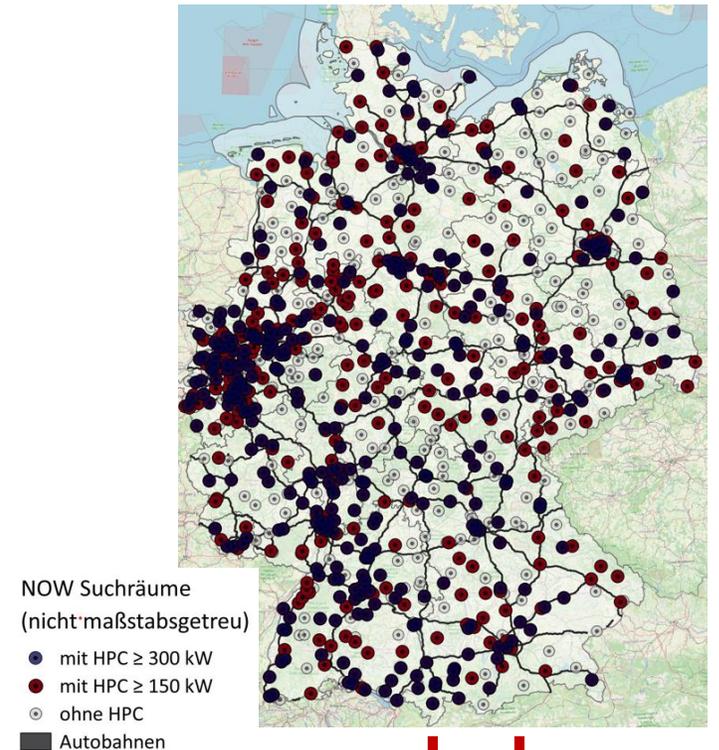
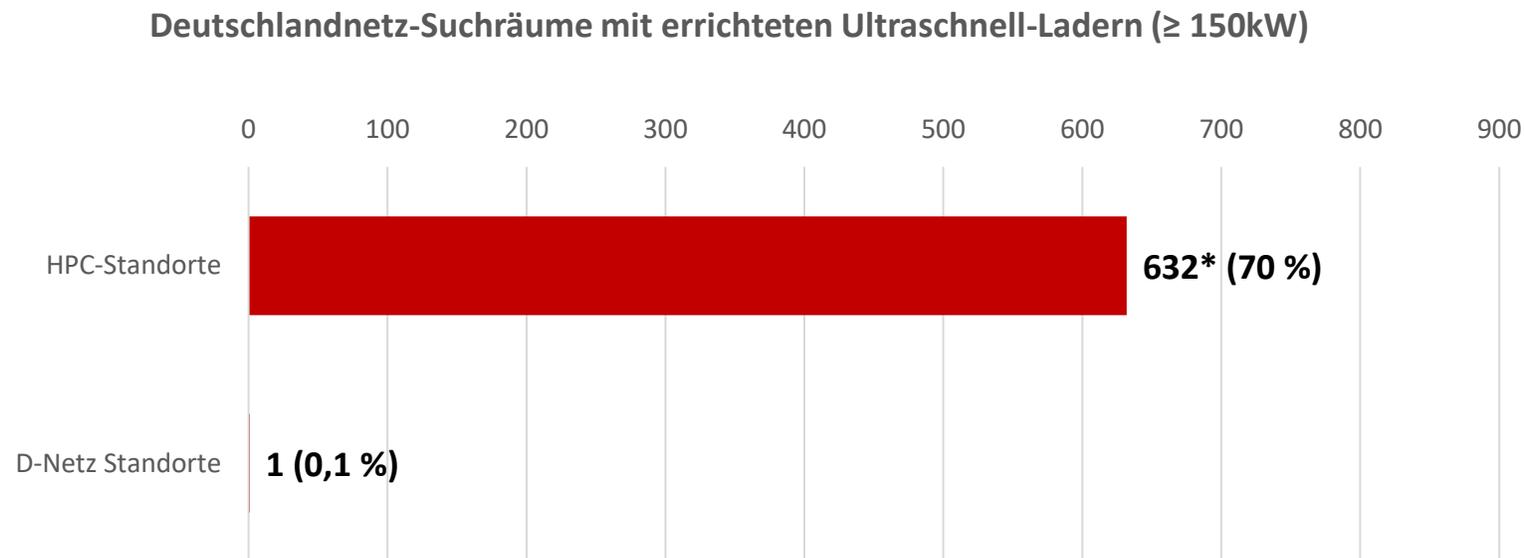


<sup>1</sup> Der BDEW verwendet die Definition von „Ladeleistung“ gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nr. 44 der Europäischen Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). 2,8 GW Ladeleistung ist die AFIR-Zielvorgabe für Deutschland.

Quelle: BDEW-Ladesäulentracker (07/24)

# Der Ladesäulenausbau erfolgt flächendeckend und mit hohem Tempo auch im Vergleich zu staatlichen Leuchtturm-Projekten.

Das im Oktober 2021 ausgeschriebene „Deutschlandnetz“ sollte bis Ende 2023 u.a. 900 HPC-Ladestandorte schaffen; im Dezember 2023 ging der erste Standort in Betrieb; in demselben Zeitraum wurden in 70 % der 900 „Deutschlandnetz“-Suchräume bereits HPC-Ladestandorte errichtet.

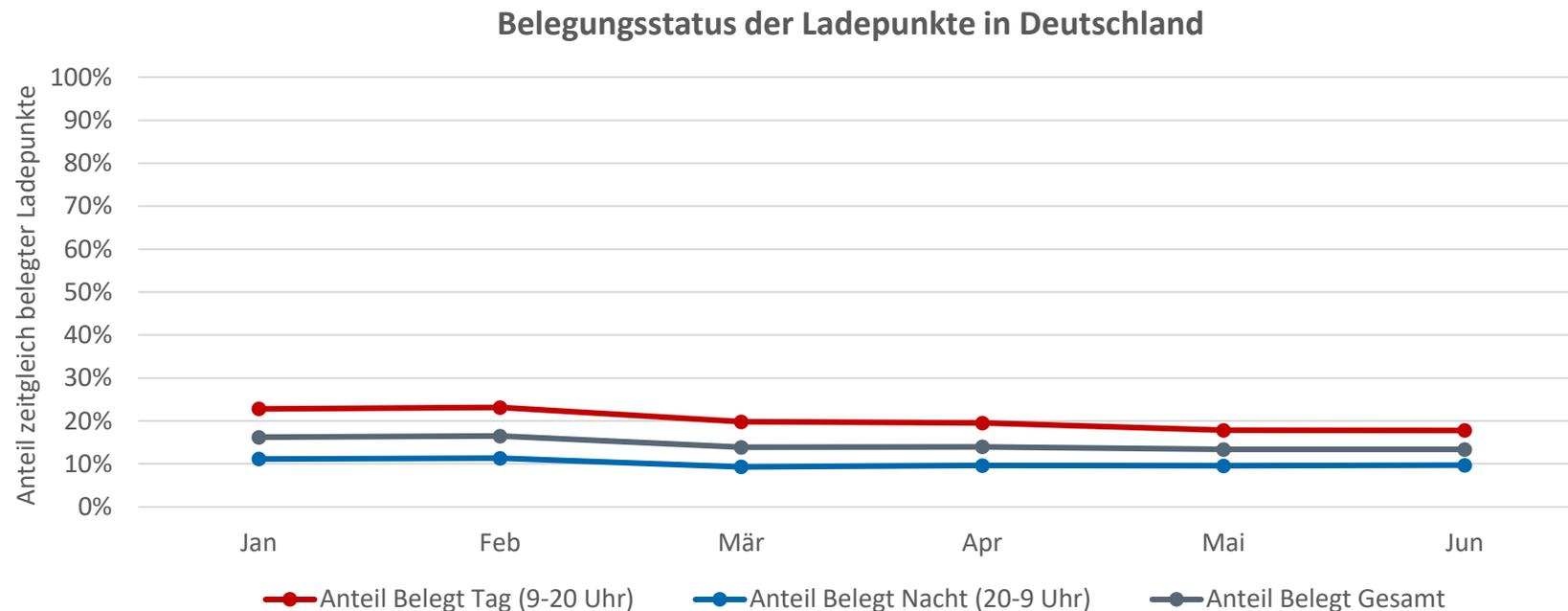


Quellen: BDEW-Ladesäulentracker (07/24), Stand: 01.07.24, [Deutschlandnetz – StandortTOOL](#)

\* Davon 367 mit HPC-Ladern  $\geq 300\text{ kW}$ .

# Das Ladeangebot weist auch im ersten Halbjahr 2024 eine konstant geringe Belegung auf.

Von den öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Deutschland waren im Jahr 2023 durchschnittlich nur 14,5 % zeitgleich belegt. Nach einem stärkeren Januar und Februar sind die Werte seit März deutlich gesunken.



- Die kontinuierlich geringe zeitgleiche Belegung zeigt, dass der **Ausbau des Ladeangebots weiter deutlich vor dem Hochlauf der vollelektrischen Pkw** liegt.

Quelle: BDEW-Ladesäulentracker (07/24)

## BDEW Elektromobilitätsmonitor

# 03 Regionale Auswertungen

- In Berlin sind absolut die meisten privaten BEV zugelassen.
- In Berlin ist auch die größte öffentlich zugängliche Ladeleistung installiert.
- Größte öffentlich zugängliche Ladeleistung je BEV im Saale-Orla-Kreis.
- Öffentliches Laden erfolgt deutschlandweit – aber teilweise sehr selten.
- Elektromobilität variiert regional – keine 1:1-Relation zw. BEV, Ladeleistung und öffentlichem Laden.

# In Berlin sind absolut die meisten privaten<sup>1</sup> BEV zugelassen.

In Berlin sind **über 16.000 BEV** vollelektrische Pkw privat zugelassen.

Insgesamt sind **3 %** aller Pkw in Berlin vollelektrisch<sup>1</sup>).

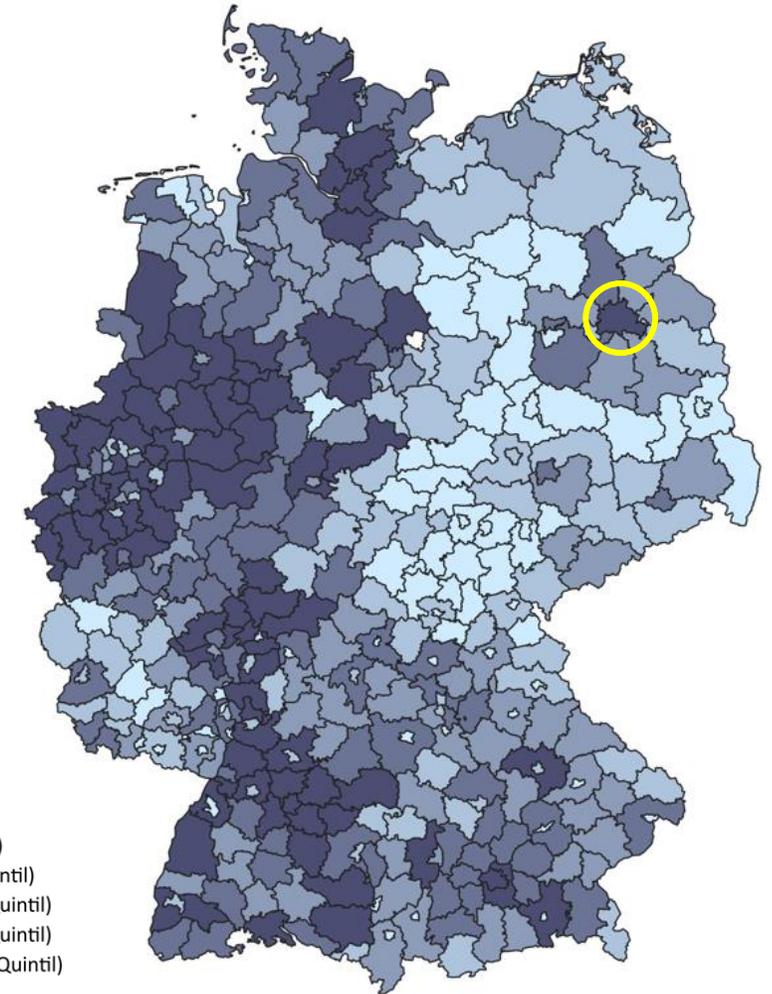
<b>1</b>	Berlin	16.230 (3%)
<b>2</b>	Hamburg	11.873 (3,8%)
<b>3</b>	Hannover	11.531 (3,2%)
<b>4</b>	München (Stadt)	10.532 (4,6%)
<b>5</b>	Esslingen	7.694 (4,1%)

<sup>1</sup>) Privat zugelassene BEV bundesweit: 843.556 Fahrzeuge.  
BEV insgesamt (inkl. Flottenfahrzeuge, z. B. Carsharing): 1.457.496 BEV / 3,0 % bundesweit.

Quelle: KBA (07/24) Stand: 01.04.23, eigene Darstellung, keine aktuellen KBA Zahlen für Wolfsburg.

Anzahl BEV (privat)

- ☐ unter 743 (1.Quintil)
- ☐ 743 bis 1.364 (2.Quintil)
- ☐ 1.364 bis 1.996 (3.Quintil)
- ☐ 1.996 bis 3.045 (4.Quintil)
- ☐ 3.045 bis 16.230 (5.Quintil)

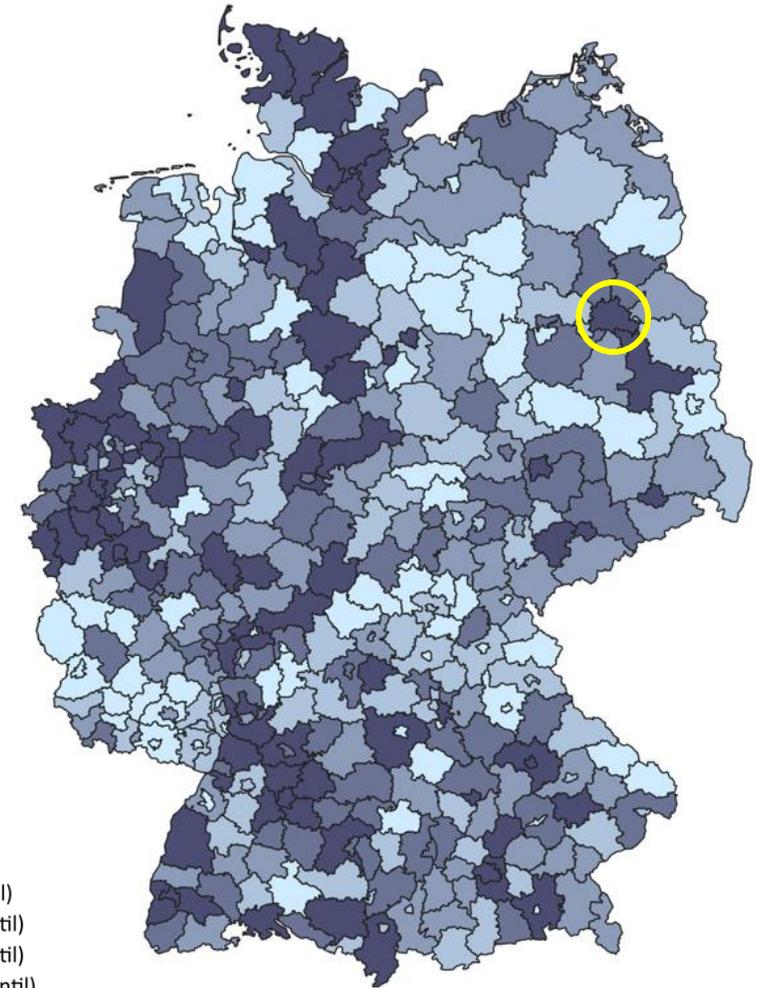


# In Berlin ist auch die höchste öffentlich zugängliche Ladeleistung installiert.

Die meiste Ladeleistung je Stadt/Landkreis ist mit über **166 MW** in **Berlin** installiert.

**Bund gesamt: 6,3 GW**

1	Berlin	166,1 MW (+18%)
2	Hamburg	136,2 MW (+23%)
3	Region Hannover	126,0 MW (+22%)
4	Düsseldorf	98,5 MW (+25%)
5	München (Stadt)	96,4 MW (+8%)



Ladeleistung in kW

- unter 7.003 kW (1. Quintil)
- 7.003 kW bis 11.394 kW (2. Quintil)
- 11.394 kW bis 17.018 kW (3. Quintil)
- 17.018 kW bis 25.164 kW (4. Quintil)
- 25.164 kW bis 166.147 kW (5. Quintil)

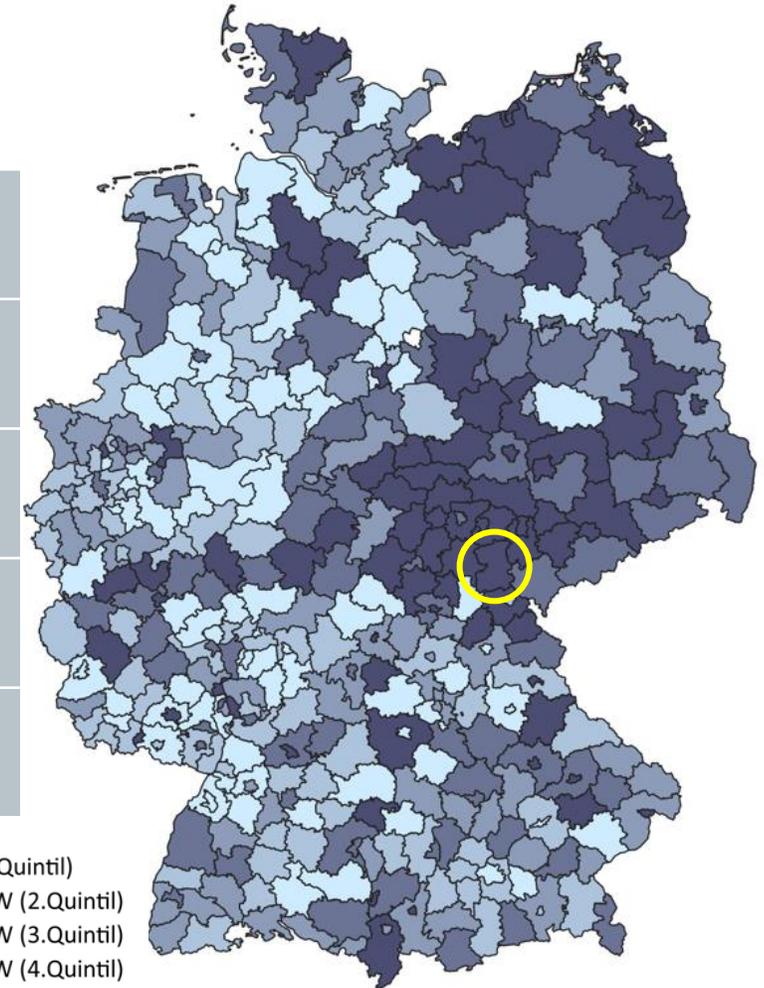
Quelle: BDEW-Ladesäulentracker (07/24), Stand: 01.07.24

# Die höchste öffentlich zugängliche Ladeleistung je BEV ist im Saale-Orla-Kreis installiert.

Die meiste Ladeleistung je BEV und Stadt/Landkreis ist mit **33,5 kW/BEV** im **Saale-Orla-Kreis** installiert.

**Durchschnittlich installierte Ladeleistung** je BEV in den Landkreisen: **6,3 kW**

<b>1</b>	Saale-Orla-Kreis	33,5 kW/BEV (+66%)
<b>2</b>	Saale-Holzlandkreis	32,4 kW/BEV (+52%)
<b>3</b>	Nordhausen	25,0 kW/BEV (+88%)
<b>4</b>	Gera (Stadt)	21,3 kW/BEV (+44%)
<b>5</b>	Altenburger Land	20,2 kW/BEV (+12%)



Quellen: BDEW-Ladesäulentracker (07/24), KBA (07/24), Stand: 01.07.24

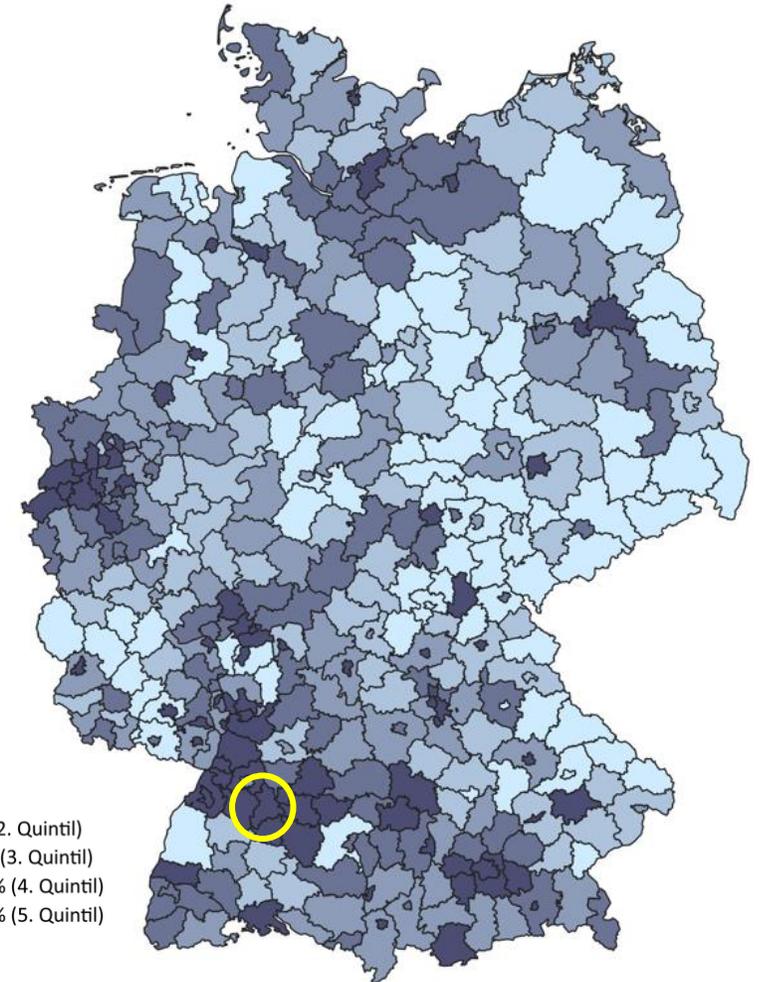
# Öffentliches Laden erfolgt deutschlandweit – aber teilweise sehr selten.

1	Böblingen	29,2 % (+11%p)
2	Aschaffenburg	26,6 % (+7,6%p)
3	München (Stadt)	25,5 % (+3%p)
4	Landau in der Pfalz	23,5 % (+4,1%p)
5	Erlangen	22,0 % (-1,4%p)
...		
398	Görlitz	3,5 % (-0,2%p)
399	Altmarkkreis Salzwedel	3,3 % (-0,8%p)
400	Coburg	3,1 % (-0,2%p)

Nach Landkreisen betrachtet variiert die zeitgleiche Belegung der öffentlichen Ladepunkte zwischen rd. 3 % und 29 %.

Böblingen ist der Spitzenreiter.

Deutschlandweit liegt der **Durchschnitt bei 14,5 %.**



Quellen: BDEW-Ladesäulentracker (07/24), KBA (07/24) Stand: 01.07.24

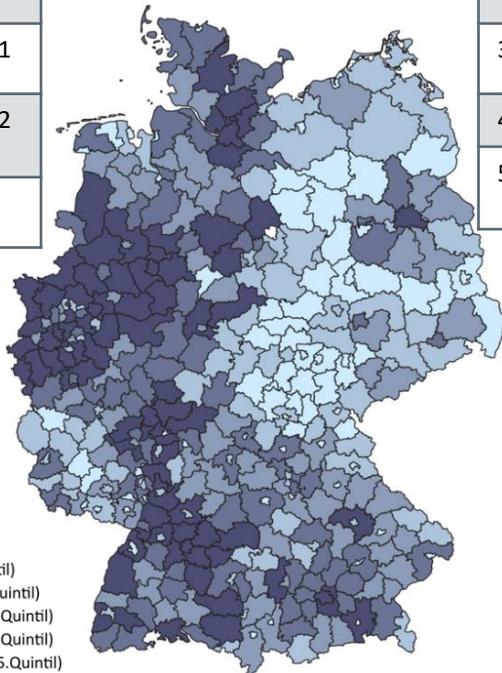
\*%p=Prozentpunkte

# Elektromobilität variiert regional – keine 1:1-Relation zw. BEV, Ladeleistung und öffentlichem Laden erkennbar.

Der Ladebedarf hängt von weiteren Faktoren ab, u.a. der Möglichkeit, privat zu laden, der Reichweite der Fahrzeuge und den zurückzulegenden Strecken/der Routenfrequenz.

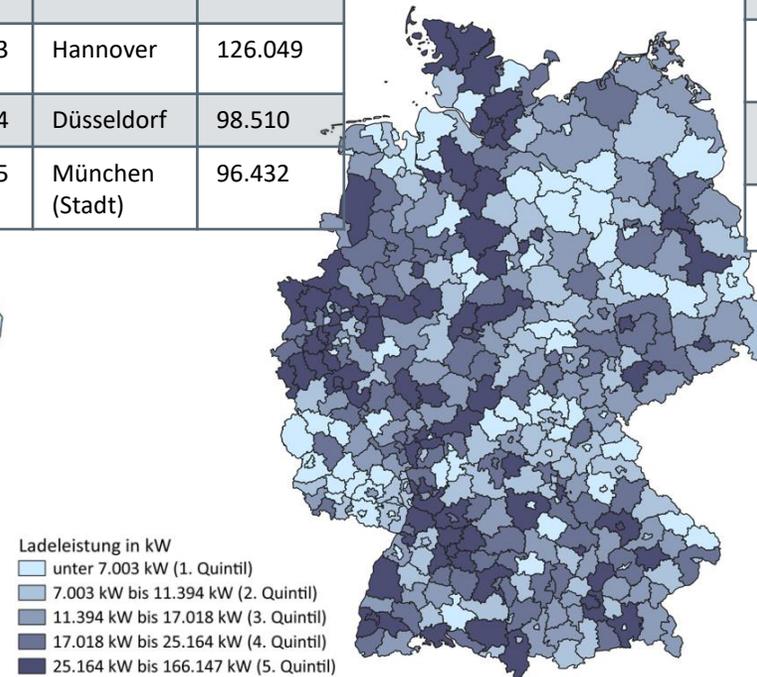
Anzahl BEV Bestand nach Landkreisen

1	Berlin	16.230
2	Hamburg	11.873
3	Hannover	11.531
4	München (Stadt)	10.532
5	Esslingen	7.694



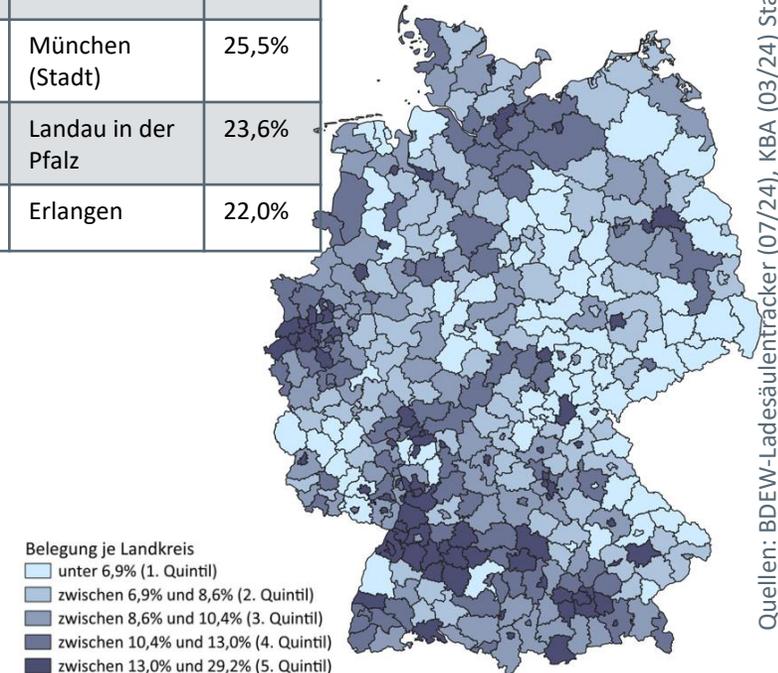
Ladeleistung nach Landkreisen

1	Berlin	166.147
2	Hamburg	136.187
3	Hannover	126.049
4	Düsseldorf	98.510
5	München (Stadt)	96.432



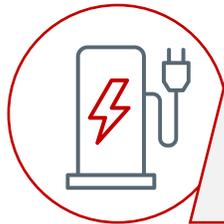
Belegung nach Landkreisen

1	Böblingen	29,2%
2	Aschaffenburg	26,6%
3	München (Stadt)	25,5%
4	Landau in der Pfalz	23,6%
5	Erlangen	22,0%



Quellen: BDEW-Ladesäulentracker (07/24), KBA (03/24) Stand: 01.07.24

# Kommunen und ihre Ausstattung mit öffentlichen Ladepunkten



Anfang Juli 2024 gibt es in **5.795 Kommunen** mindestens einen öffentlichen Ladepunkt, das **entspricht 53 %** aller Kommunen.

**94 % der Bevölkerung** leben in einer **Kommune mit mindestens einem öffentlichen Ladepunkt.\***



\* Zum Vergleich: **84 % der Bevölkerung** leben in einer **Kommune mit mindestens einer Tankstelle.**

# Ansprechpersonen bei Rückfragen



**Dr. Jan Strobel**  
Abteilungsleiter  
Abteilung Regulierung,  
Marktkommunikation und  
Mobilität

**Jakob Brinkmann**  
Werkstudent  
Abteilung Regulierung,  
Marktkommunikation und  
Mobilität

**Birgit Heinrich**  
Pressesprecherin  
Geschäftsbereich Kommunikation

**BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.**  
Reinhardtstraße 32 · 10117 Berlin  
[www.bdew.de](http://www.bdew.de) · [presse@bdew.de](mailto:presse@bdew.de)