

Elektromobilität durch eine flächendeckende und benutzungs-freundliche Ladeinfrastruktur stärken

Drucksache 18/19773 · eingebracht 2026-06-09 – Antragsteller: **CDU** **GRÜNE**

Mobilität

Klimaschutz

Energie

Soziale Teilhabe

ZUSAMMENFASSUNG

Der Antrag beauftragt die Landesregierung, den Ausbau einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und netzverträglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in NRW zu beschleunigen – mit Fokus auf Mieter*innen, Beschäftigte und kommunale Selbstbestimmung.

KERNFORDERUNGEN

- Systematische Erfassung landeseigener Flächen für Ladeinfrastruktur
- Unterstützung kommunaler Ladeinfrastrukturkonzepte und Konzessionsvergabe
- Förderung von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern
- Pilotierung des Durchleitungsmodells
- Stärkung des bidirektionalen Ladens

BEWERTUNG

7.0/10

GEMEINWOHL-SCORE

Unterstützen mit Änderungen

Der Antrag fördert ökologische Nachhaltigkeit (C3, D3, E3) durch systematischen Ausbau klimaneutraler Mobilitätsinfrastruktur und stärkt soziale Gerechtigkeit (D4), indem er den Zugang zu Ladepunkten für Mieter:innen und Beschäftigte sicherstellt. Transparenz & Mitbestimmung (D5) bleibt jedoch unterentwickelt – keine Bürgerbeteiligung bei Standortplanung oder Preisgestaltung vorgesehen. Die Fokussierung auf technologiegetriebene Elektromobilität ohne klare Verknüpfung zur Verkehrsvermeidung oder Modal-Split-Steuerung schwächt die Solidarität-Dimension (D2) und vernachlässigt ökologische Systemgrenzen (E3).

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Konkrete Umsetzungsmaßnahmen (FlächenTOOL, Durchleitungsmodell)
- Starke Verknüpfung von Klimaschutz und sozialem Zugang
- Technologieoffene Förderung (bidirektionales Laden)

Schwächen

- Keine Verknüpfung zur Reduktion des Individualverkehrs
- Fehlende Bürgerbeteiligung bei Standortplanung
- Keine Berücksichtigung von Flächenverbrauch und Biodiversität bei Straßenraum-Nutzung

GWÖ-MATRIX 5x5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	•	•	•	•	•
B · FINANZEN	•	•	•	•	•
C · VERWALTUNG	•	•	++	•	•
D · BÜRGER:INNEN	•	•	++	+	-
E · GESELLSCHAFT & NATUR	•	•	-	•	•

■ ++ stark fördernd
 ■ + fördernd
 ■ ○ neutral
 ■ - widersprechend
 ■ -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

C3 **Ökologische Verantwortung der politischen Führung** Bewertung: +4

Strategische Priorisierung von Netzverträglichkeit, bidirektionalem Laden und Klimaschutz

D3 **Ökologische öffentliche Leistung** Bewertung: +4

Flächendeckende Ladeinfrastruktur als Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors

D4 **Soziale öffentliche Leistung** Bewertung: +3

Zugang für Mieter:innen, Beschäftigte und Menschen ohne privaten Stellplatz

D5 **Demokratische Partizipation in der Gemeinde** Bewertung: -2

Keine Verankerung von Bürgerbeteiligung bei Standortwahl, Konzessionsvergabe oder Tarifmodellen

E3 **Ökologische Verantwortung gegenüber Natur und Zukunft** Bewertung: -1

Fehlende Einbindung von Biodiversitäts- und Flächenverbrauchsaspekten bei Straßenraum-Nutzung

CDU

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

9/10

Der Antrag entspricht exakt der CDU-Politik: Technologieoffener Klimaschutz, Förderung von E-Mobilität, Infrastrukturausbau, Bürokratieabbau durch FlächenTOOL und Durchleitungsmodelle. Er spiegelt die Positionen aus S. 47 (Digitalisierung, Genehmigungsbeschleunigung) und S. 43 (ÖPNV-Offensive mit digitalen Lösungen) wider.

„47 Für noch schnellere Planung, Genehmigung und Bau Wir werden den Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf der letzten Jahre fortführen. Diesen Kurs werden wir konsequent fortsetzen. ● Planung, Genehmigung und Bau müssen noch schneller, digitaler und innovativer werden. Wir setzen dazu weiter auf die konsequente Digitalisierung von Planung und Genehmigung.“

CDU NRW Wahlprogramm 2022, S. 47

PARTEIPROGRAMM

8/10

Stimmt mit dem CDU-Grundsatzprogramm 2024 überein: 'Für Wahlfreiheit in der Mobilität' (S. 72), Betonung von Infrastruktur als 'Lebensader', Technologieoffenheit und Versorgungssicherheit. Kein Widerspruch zur Subsidiarität oder zum Leistungsprinzip.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

8/10

Der Antrag ist stark grün-kompatibel: Fokus auf Klimaschutz, Netzverträglichkeit, bidirektionalem Laden und sozialem Zugang. Er greift Kernforderungen aus dem Wahlprogramm 2022 auf (Radwege, ÖPNV-Vorrang), aber fehlt die explizite Verknüpfung zur Verkehrswende und Modal-Split-Reduktion.

„Anteil des Radverkehrs bis 2035 auf mindestens 25 Prozent wächst. Unsere Investitions-offensive werden wir dazu nutzen, ein landesweites Radwegenetz aus Radschnellwegen und Radvorrangrouten zu entwickeln...“

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW Wahlprogramm 2022, S. 19

PARTEIPROGRAMM

8/10

Korrespondiert mit Grundsatzprogramm 2020: Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge (S. 27), Netzverträglichkeit (S. 28), regionale Wertschöpfung und soziale Teilhabe. Allerdings fehlt die explizite Verankerung im Rahmen einer postwachstumsorientierten Mobilitätspolitik.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

SPD

WAHLPROGRAMM

6/10

Teilweise kompatibel: SPD fordert 365€-Ticket und kostenfreien ÖPNV für Schüler*innen, also Verkehrswende-Vorrang vor Auto. Der Antrag fokussiert jedoch auf Elektro-Auto-Infrastruktur statt auf ÖPNV-Stärkung. Kein Widerspruch, aber auch keine direkte Unterstützung der SPD-Kernforderung nach Verkehrswende vor E-Mobilität.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

7/10

Entspricht dem Hamburger Programm (2007): Nachhaltigkeit als Grundwert, soziale Gerechtigkeit durch Zugang für Mieter*innen. Schwäche: fehlende Verknüpfung zur solidarischen Verkehrspolitik und zur Verringerung des Individualverkehrs.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

WAHLPROGRAMM

9/10

Vollständige Übereinstimmung: Technologieoffenheit, Marktbasierter Ausbau (Durchleitungsmodell), Digitalisierung (FlächenTOOL), Entlastung durch effiziente Infrastruktur. Spiegelt FDP-Kernpositionen zu Innovation, Eigenverantwortung und schlankem Staat wider.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

9/10

Passt perfekt zum FDP-Grundsatzprogramm 2012: Freiheit durch Mobilitätsoptionen, Marktwirtschaft, Technologieoffenheit, gegen Verbote. Kein Widerspruch zu Eigenverantwortung oder Rechtsstaat.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM

2/10

Fundamentaler Widerspruch: AfD lehnt Energiewende ab, befürwortet Kernkraft und Kohle, sieht E-Mobilität als 'Planwirtschaft'. Der Antrag ist ein zentraler Baustein der von AfD abgelehnten Klimapolitik.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

2/10

Widerspricht dem AfD-Grundsatzprogramm 2016: 'Gegen Energiewende', 'für Kernkraft und Kohle'. Keine Übereinstimmung mit nationaler Souveränität oder Anti-Planwirtschafts-Position.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: die Kommunen zu unterstützen und insbesondere dazu zu befähigen, die Konzepte als Grundlage zu nutzen und bei der Ausschreibung bzw. Vergabe von Dienstleistungskonzessionen eine Kombination von attraktiven und weniger attraktiven Standorten in Losen zu ermöglichen

die Kommunen zu unterstützen ****und verpflichten, bei der Ausschreibung von Dienstleistungskonzessionen für Ladeinfrastruktur mindestens 30 % der Standorte in sozial benachteiligten Quartieren sowie in Kooperation mit Mietshausgemeinschaften zu vergeben****

Begründung: Stärkt Soziale Gerechtigkeit (D4) und Solidarität (D2) durch gezielte Quoten für benachteiligte Gruppen — entspricht GWÖ-Wert 'Gemeinnutz' und SPD/Grüne-Forderungen nach Chancengleichheit.

Vorschlag 2 von 3

Original: die Aktivitäten zur Förderung und Unterstützung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden für Mietparteien unter Berücksichtigung der Aktivitäten auf Bundesebene fortzuführen

die Aktivitäten zur Förderung und Unterstützung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden für Mietparteien ****unter verbindlicher Einbeziehung von Mieter*innenvertretern in die Planung und unter Schaffung eines landesweiten Informations- und Beratungsangebots für Mietshausgemeinschaften**** fortzuführen

Begründung: Stärkt Transparenz & Mitbestimmung (D5) und macht partizipative Demokratie konkret — entspricht Grüne-Forderung nach Bürger*innenräten und GWÖ-Matrix-Ziel 'Mitbestimmung'.

Vorschlag 3 von 3

Original: darauf hinzuwirken, dass bei landesseitiger Förderung für öffentliche Infrastruktur oder der Vergabe öffentlicher Flächen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen vermehrt die Zulassung des Durchleitungsmodells als Kriterium gilt

darauf hinzuwirken, dass bei landesseitiger Förderung für öffentliche Infrastruktur oder der Vergabe öffentlicher Flächen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ****vermehrt die Zulassung des Durchleitungsmodells als Kriterium gilt — unter der Voraussetzung, dass transparente, nicht-diskriminierende Preismodelle und Mindeststandards für Barrierefreiheit und Netzdienlichkeit eingehalten werden****

Begründung: Verhindert marktbedingte Ungleichheit und schützt Menschenwürde (D1) sowie ökologische Nachhaltigkeit (D3) — entspricht GWÖ-Werten 'Rechtsstaatsprinzip' und 'Umwelt-Verantwortung'.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

Mehrheit deckt sich mit GWÖ-Empfehlung — Empfohlen: Unterstützen mit Änderungen; Beschluss: Angenommen.

Angenommen · MMP18-125

Ja: **CDU** **GRÜNE** Nein: **AfD** **FDP** **△** Enth.: **SPD**

△ Heuchelei (Nein trotz Wahlprogramm-Match $\geq 7/10$)

Original-Antrag

Drucksache 18/19773

Elektromobilität durch eine flächendeckende und benutzungs-freundliche L·

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

09.06.2026

Antrag

der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Elektromobilität durch eine flächendeckende und benutzungs-freundliche Ladeinfrastruktur stärken

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen steht beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bundesweit an der Spitze. Mit dem 2023 vorgelegten „Handlungskonzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur“ hat die schwarz-grüne Landesregierung einen klaren strategischen Rahmen geschaffen, um die Antriebswende konsequent voranzutreiben. Das Konzept verbindet ambitionierte Ausbauziele mit einem starken Fokus auf Nutzerfreundlichkeit, Klimaschutz und Netzverträglichkeit und zeigt, wie der Umstieg auf klimaneutrale Mobilität in Städten und ländlichen Räumen gleichermaßen gelingen kann.

Bereits heute profitiert Nordrhein-Westfalen von einer hervorragenden Ausgangsbasis: Nordrhein-Westfalen verfügt in ausnahmslos jeder Kommune über öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Seit 2017 wurden im Land über 96.000 öffentlich zugängliche und private Ladepunkte gefördert.

Das Ziel, die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte bis 2030 auf rund 92.000 zu erhöhen, ist ehrgeizig. Mit aktuell rund 40.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Land konnte die Zahl seit Beginn der laufenden Legislaturperiode nahezu verdreifacht werden, sodass die Zielsetzung erreichbar erscheint, wenn Land, Kommunen, Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürger weiterhin gemeinsam an einem Strang ziehen. Besonders wichtig ist dabei, auch Menschen ohne eigenen Stellplatz oder Eigenheim den Zugang zu alltagstauglichem Laden zu ermöglichen – sei es an Mietwohnungen, am Arbeitsplatz oder im öffentlichen Straßenraum.

Darüber hinaus hat der Bau- und Liegenschaftsbetrieb des Landes Nordrhein-Westfalen (BLB NRW) eine Ausbauoffensive gestartet, die das Ziel hat, bis zu 2.000 zusätzliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge an landeseigenen Liegenschaften in Betrieb zu nehmen. Dabei steht diese Ladeinfrastruktur nicht nur für Dienstfahrzeuge des Landes, sondern auch – je nach Gegebenheiten - für Privatfahrzeuge von Beschäftigten zur Verfügung.

Das Land Nordrhein-Westfalen gestaltet die Mobilitätswende dabei nicht im Alleingang, sondern im engen Schulterschluss mit dem Bund. Der neue Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zeigt, dass Deutschland im europäischen Vergleich bereits überdurchschnittlich gut aufgestellt ist: Die Ladeinfrastruktur übertrifft die EU-Vorgaben der AFIR-Verordnung heute schon um rund 200 Prozent. Das ist nicht nur wichtig

für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, sondern auch relevant für den Automobilindustriestandort Deutschland.

Dennoch sind weitere Anstrengungen notwendig, um das Laden noch einfacher, verlässlicher und transparenter zu machen. Die Bundesregierung setzt im Masterplan insbesondere auf eine bessere Integration ins Stromnetz, den Ausbau von Ladepunkten in Mehrparteienhäusern und Betriebshöfen sowie die Förderung innovativer Technologien wie des bidirektionalen Ladens – ein Bereich, in dem Nordrhein-Westfalen bereits heute Pilotprojekte unterstützt.

Eine wichtige Grundlage für die gemeinsame Planung und Priorisierung liefert die aktualisierte Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030“ (Neuaufgabe 2024) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur. Sie zeigt, dass Deutschland bis 2030 zwischen 380.000 und 680.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt, abhängig vom Hochlauf der E-Fahrzeuge und der Verfügbarkeit privater Ladeinfrastruktur. Besonders hervorgehoben wird die Bedeutung der Normalladeinfrastruktur im Straßenraum – gerade für urbane Quartiere ohne private Lademöglichkeiten. Auch die Integration in Stromnetze und die Bedarfsplanung auf Basis realer Mobilitätsdaten sind zentrale Empfehlungen, die das Land Nordrhein-Westfalen bereits in seine Strategie aufgenommen hat.

Mit der nun seitens der Bundesregierung beschlossenen fortentwickelten Kaufprämie für Elektroautos wird der Hochlauf emissionsfreier Fahrzeuge weiter beschleunigt werden. Auch hieraus ergibt sich der Bedarf, die Ladeinfrastruktur weiterhin ambitioniert auszubauen.

Mit der Weiterentwicklung des Handlungskonzepts, der Unterstützung kommunaler Ladeinfrastrukturkonzepte und der systematischen Erfassung landeseigener Flächen schafft Nordrhein-Westfalen die Grundlage für eine flächendeckende, gerechte und zukunftssichere Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig sorgt das Land dafür, dass Energieeffizienz, Netzplanung und Nutzerinteressen gemeinsam gedacht werden – für ein leistungsfähiges, klimaneutrales und sozial gerechtes Verkehrssystem.

Der Landtag würdigt die bisherigen Fortschritte der Landesregierung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und betont die Bedeutung einer fortlaufenden Evaluation und Anpassung des Handlungskonzepts. Mit dem Ausbau der Ladepunkte, der Förderung des bidirektionalen Ladens, der Prüfung innovativer Preis- und Durchleitungsmodelle sowie der Unterstützung der Kommunen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur leistet Nordrhein-Westfalen einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende in Deutschland.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Mit dem bis dato höchsten Anteil von 19,1 Prozent an den Neuzulassungen im Jahr 2025 sind E-Autos in Deutschland weiterhin beständig im Aufwind. Mit aktuell über 455.000 E-Autos verfügt Nordrhein-Westfalen über den höchsten Bestand aller Bundesländer.
- Durch die im Jahr 2026 stark gestiegenen Preise für Benzin und Diesel sowie die Neuaufgabe der E-Auto-Förderung zeichnet sich für dieses Jahr eine weitere Steigerung des Anteils batterieelektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen ab.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur geht in Deutschland systematisch und rasch voran. Nordrhein-Westfalen nimmt dabei unter den Bundesländern einen Spitzenplatz beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein. Diesen gilt es fortzusetzen, um den weiteren Hochlauf einer emissionsfreien Fahrzeugflotte zu unterstützen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung im Rahmen vorhandener Mittel,

- in Ergänzung zum Deutschland-Netz eine systematische Erfassung landeseigener Flächen, inklusive Landesstraßen, zur Installation von Ladeinfrastruktur vorzunehmen und geeignete Flächen im bundesweiten „FlächenTOOL“ nach dem Vorbild Baden-Württembergs zu melden,
- im Rahmen des Handlungskonzepts die Kommunen zu unterstützen und insbesondere dazu zu befähigen, die Konzepte als Grundlage zu nutzen und bei der Ausschreibung bzw. Vergabe von Dienstleistungskonzessionen eine Kombination von attraktiven und weniger attraktiven Standorten in Losen zu ermöglichen,
- die Aktivitäten zur Förderung und Unterstützung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden für Mietparteien unter Berücksichtigung der Aktivitäten auf Bundesebene fortzuführen,
- darauf hinzuwirken, dass bei landesseitiger Förderung für öffentliche Infrastruktur oder der Vergabe öffentlicher Flächen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen vermehrt die Zulassung des Durchleitungsmodells als Kriterium gilt, beispielsweise in Form eines Pilotvorhabens,
- die Aktivitäten zur Förderung des bidirektionalen Ladens fortzuführen und zu verstärken und sich insbesondere gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, dass die entsprechenden regulatorischen sowie technischen Voraussetzungen möglichst rasch geschaffen werden.

Thorsten Schick
Matthias Kerkhoff
Dr. Jan Heinisch
Dr. Christian Untrieser
Oliver Krauß

und Fraktion

Wibke Brems
Mehrddad Mostofizadeh
Jule Wenzel
Michael Röls
Martin Metz

und Fraktion