

7. BDEW-Elektromobilitätsmonitor

Berlin, September 2025

Elektromobilität @ BDEW

Die end-to-end Wertschöpfungskette des Lademarktes



- >184.000 **öffentliche** Ladepunkte
- 8,5 GW installierte Ladeleistung

> 80 % der Ladepunkte werden von BDEW-Mitgliedern betrieben.



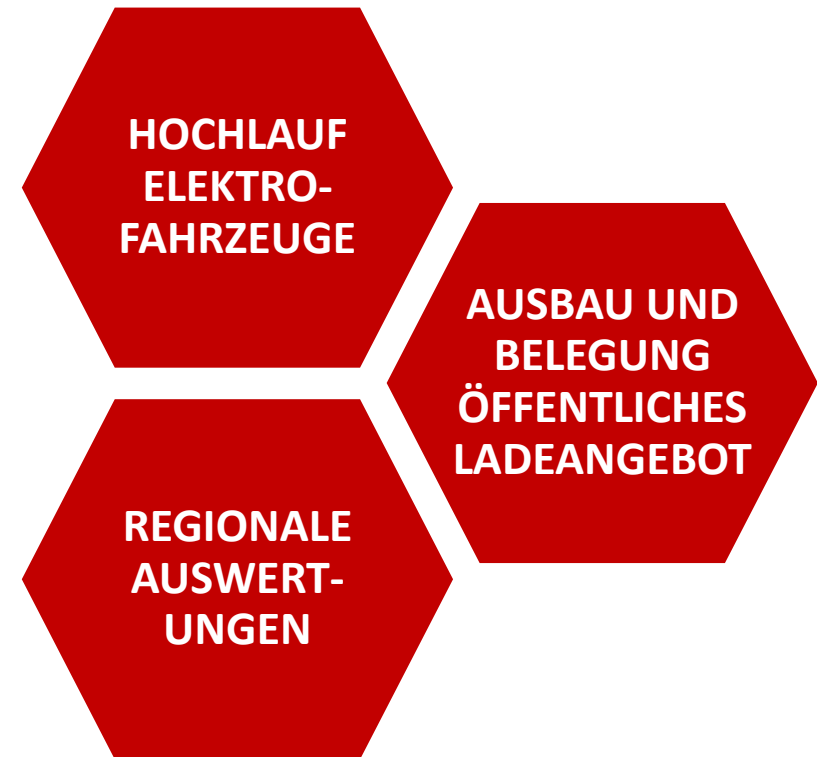
Dreiklang im Blick des Monitors: Fahrzeuge, Ladeangebot und regionale Auswertungen.

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 CO₂-Flottengrenzwerte für die Elektromobilität.

Die Informationen werden regelmäßig aktualisiert.



Elektromobilität in Deutschland wächst weiter.

Unmittelbare Schlussfolgerungen aus dem aktuellen Stand des BDEW-Elektromobilitätsmonitors

1

Im 1. Halbjahr 2025 stiegen die E-Pkw-Neuzulassungen sprunghaft an auf ein neues Rekordniveau; die CO₂-Emissionen der Neuzulassungen sind in 2025 zur Einhaltung der europäischen Vorgaben deutlich gesunken.

2

Das öffentliche Ladeangebot wurde 1. Halbjahr 2025 weiter ausgebaut auf rd. 184 Tsd. Ladepunkte und 8,5 GW im Juli 2025; die zeitgleiche Belegung liegt mit 15% weiter auf einem niedrigen Niveau.

3

Es gibt bereits ein gutes öffentliches Ladeangebot für E-Lkw entlang der Autobahnen; die AFIR zählt die meisten Ladestandorte jedoch nicht.

4

Die große Mehrheit findet Laden besser als Tanken, Kaufgrund ist jedoch die Begeisterung für den E-Pkw; ein konstantes Thema sind die Anschaffungskosten.

5

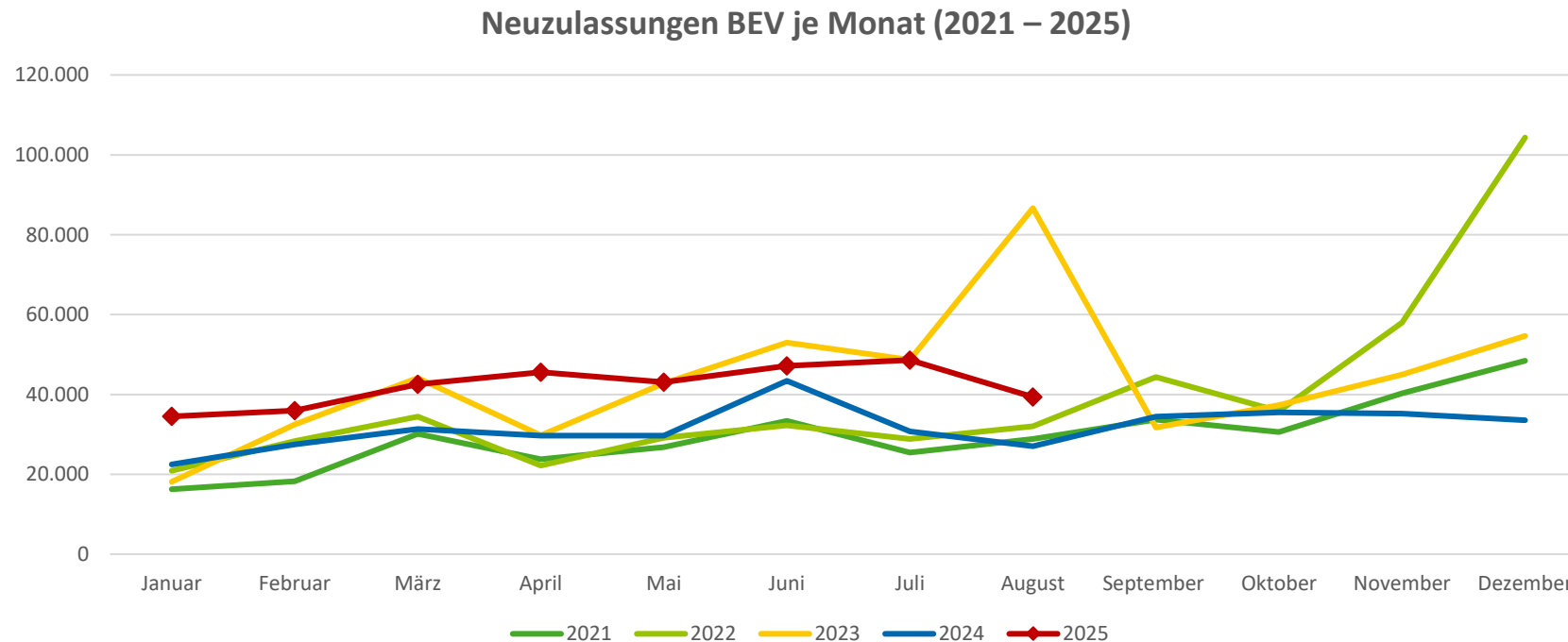
Laden ist in praktisch allen Fällen günstiger als Tanken; und selbst im Extremszenario muss es nicht mehr kosten.

BDEW Elektromobilitätsmonitor

01 Entwicklung der Neuzulassungen von E-Pkw

Im 1. Halbjahr 2025 stiegen die E-Pkw-Neuzulassungen sprunghaft an auf ein neues Rekordniveau.

Noch **nie** wurden im ersten Halbjahr eines Jahres **so viele E-Pkw (BEV) in Deutschland neu zugelassen** wie 2025.

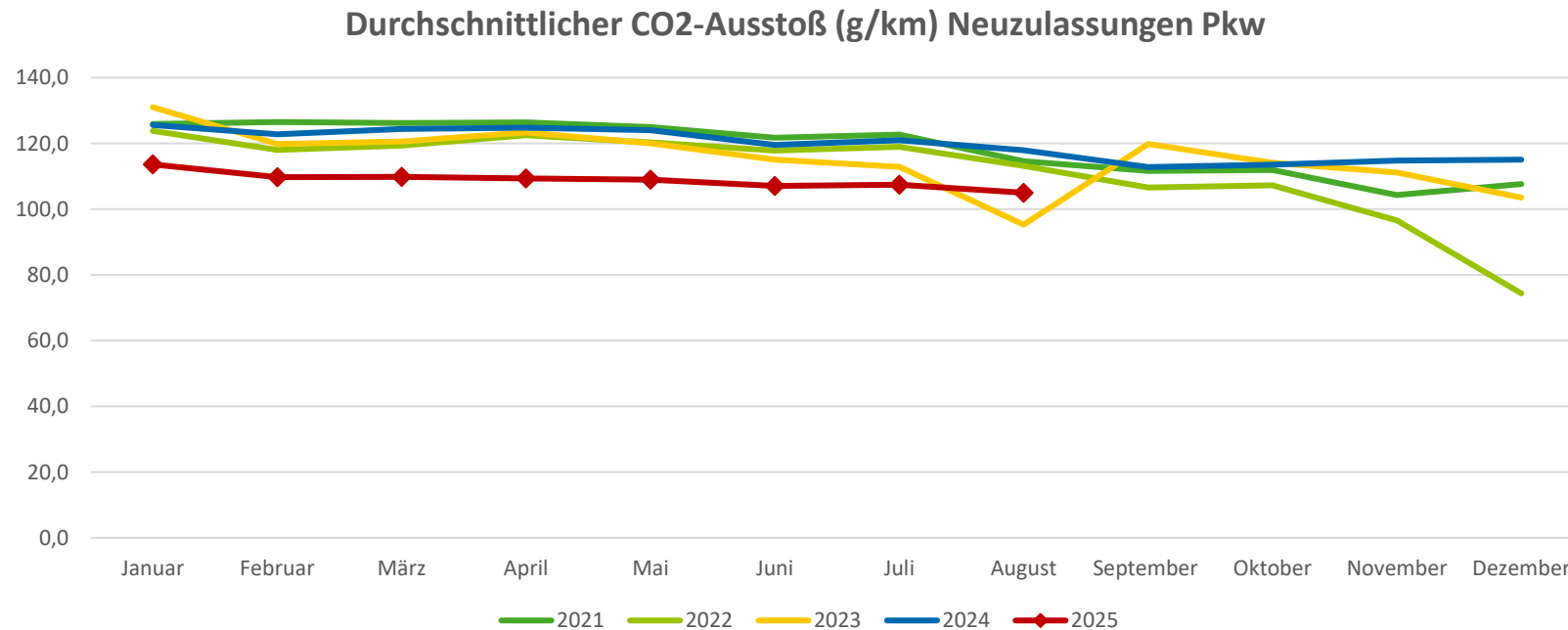


Quelle: KBA (09/25)

- Im **1. Halbjahr 2025** wurden **248.726 BEV** neu zugelassen, das waren 35% mehr als in demselben Zeitraum in 2024 und 13% mehr als in 2023.
- Der **August 2025** fiel in absoluten Zahlen schwächer aus; **prozentual** ist er aber der **stärkste BEV-Monat** des Jahres mit einem Neuzulassungsanteil **19%**.

Die CO₂-Emissionen der Neuzulassungen sind in 2025 zur Einhaltung der europäischen Vorgaben deutlich gesunken.

Der verstärkte Absatz von **E-Pkw** in 2025 wirkt sich **sichtbar positiv** auf die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuzulassungen aus; die durchschnittlichen CO₂-Emissionen sind **merklich gesunken**.



- In 2025 traten **höhere Anforderungen** an die CO₂-Flottengrenzwerte in Kraft; zuletzt war dies 2021 der Fall.
- Im Mai wurden die Flottengrenzwerte kurzfristig **entschärft** durch eine **Flexibilisierung über den Zeitraum 2025-2027**.
- Aktuell werden in Brüssel weitere Entschärfungen diskutiert.

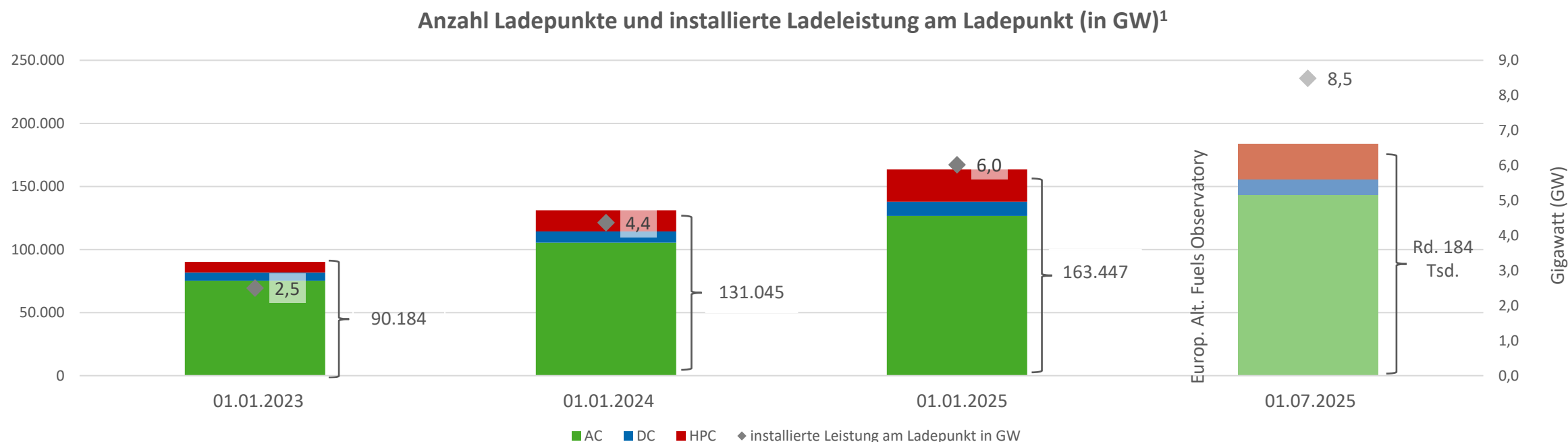
Quelle: KBA (09/25)

BDEW Elektromobilitätsmonitor

02 Entwicklung des öffentlichen Ladeangebots

2025 wurde das öffentliche Ladeangebot bisher auf rd. 184 Tsd. Ladepunkte und 8,5 GW weiter ausgebaut.

Besonders das schnell wachsende Angebot leistungsstarker High Power Charger (HPC) treibt die installierte Ladeleistung.



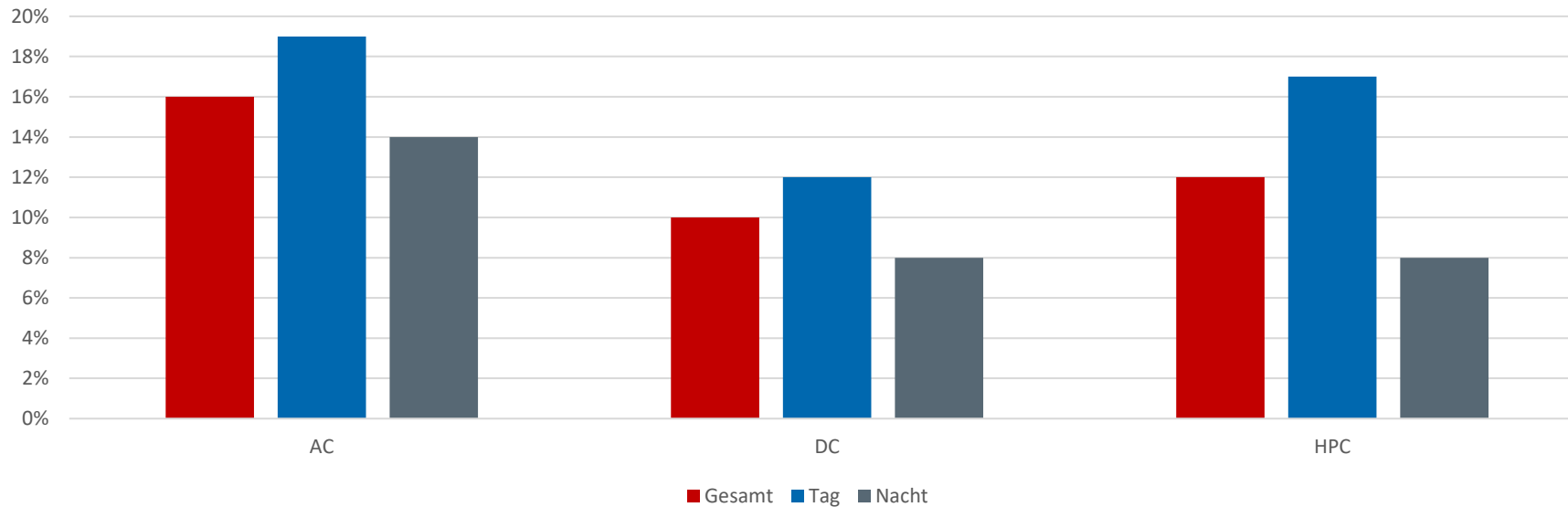
¹ Der BDEW stellt die installierte Ladeleistung am Ladepunkt dar. Quelle: [BNetzA-Ladesäulenregister](#) 08/25

Quellen: BNetzA (08/2025) und [European Alternative Fuels Observatory](#) (EAFO).

Das Ladeangebot weist auch Mitte 2025 weiterhin eine geringe Belegung aus.

*Trotz starker BEV-Zulassungszahlen in den ersten sechs Monaten des Jahres waren **im Schnitt nur 15 %** der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland am Ende des Halbjahres **zeitgleich belegt**.*

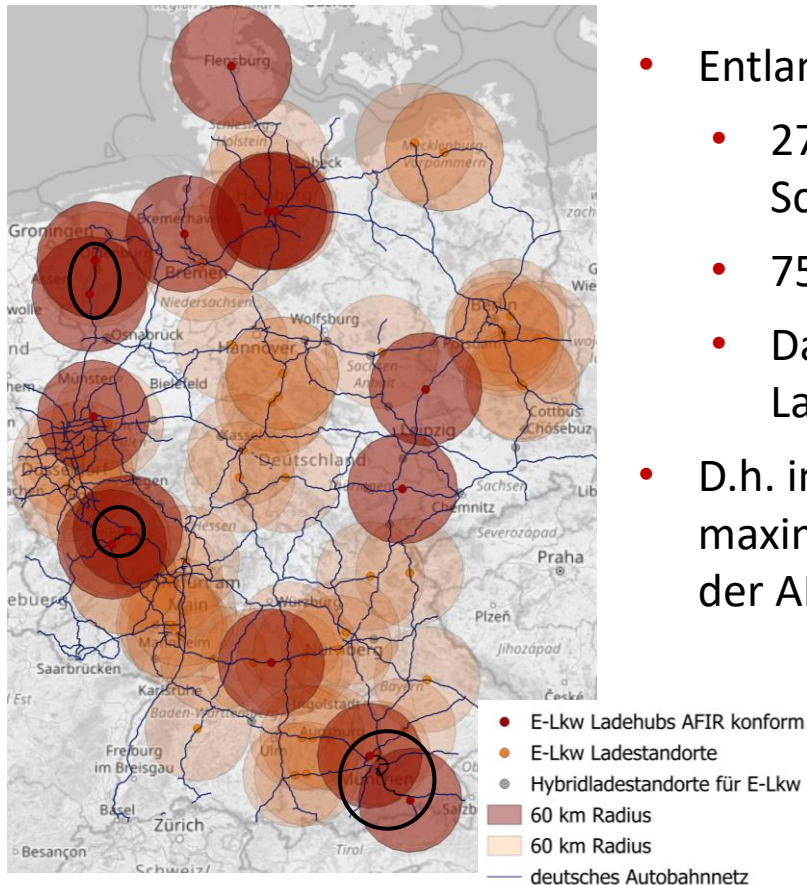
Durchschnittlich Belegung nach Art der Ladeinrichtung und Tageszeit am Ende des ersten Halbjahres 2025



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

Quelle: BDEW-Ladesäulentracker (8/24) Aufgrund eines Fehlers bei der Datenübertragung können nur die Monate Jun/Jul/Aug berücksichtigt werden.

Für E-Lkw sind an den Autobahnen viele Lademöglichkeiten verfügbar; die AFIR zählt die meisten Standorte aber nicht.



- Entlang der Bundesautobahn sind 102 Ladestandorte für E-Lkw vorhanden:
 - 27 ausgewiesene Hybridstandorte, d.h. für E-Pkw und E-Lkw nutzbare Ultra-Schnellladestationen (HPC);
 - 75 explizit für E-Lkw vorgehaltene Ladestandorte (i.d.R. 300 kW);
 - Davon 14 E-Lkw-Ladehubs, die die AFIR-Anforderungen erfüllen (u.a. 350 kW Ladepunkte, 1.400 kW installierte Leistung)
- D.h. in der Praxis sind bereits viele Lademöglichkeiten für E-Lkw mit einer maximalen Fahrdistanz von 3 km zur nächsten Anschlussstelle vorhanden; die in der AFIR festgelegten KPI² erfassen diese jedoch nicht.

- 1 Diese Folie wurde nach einem Hinweis der Nat. Leitstelle Ladeinfrastruktur bzgl. der restriktiv auszulegenden AFIR-Anforderungen korrigiert.
- 2 AFIR: Ladeleistung $\geq 1.400\text{kW}$ pro Standort (da die Anschlussleistung nicht überall ausgewiesen ist, wird für die Darstellung die Gesamtladeleistung der Ladepunkte herangezogen); mindestens ein Ladepunkt mit $\geq 350\text{kW}$; max. 120 km Fahrdistanz zw. zwei AFIR Standorten; der Abschnitt dazwischen gilt als abgedeckt (siehe Karte: schwarz markierte Abschnitte); max. 3 km Fahrdistanz zur nächsten Anschlussstelle

BDEW Elektromobilitätsmonitor

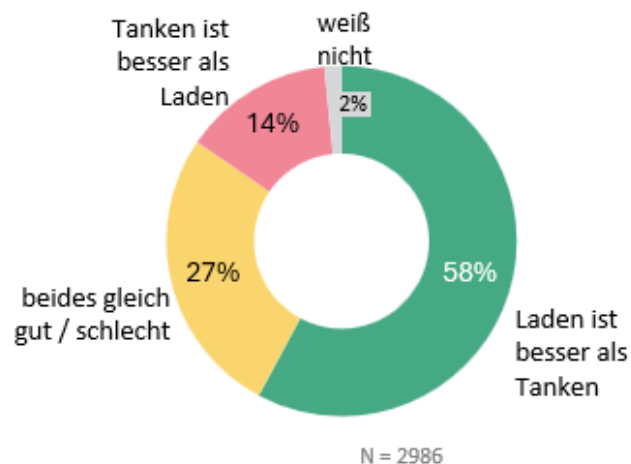
03 Die Nutzerperspektive und die Rolle der Energiekosten

Zwar findet die große Mehrheit Laden besser als Tanken – Kaufgrund ist aber die Begeisterung für den E-Pkw selber

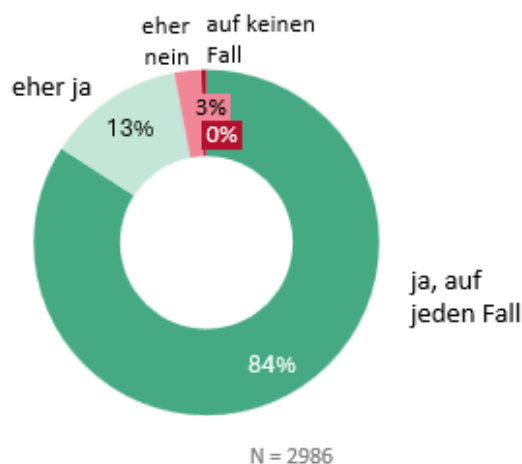
*Die Mehrheit der Nutzer*Innen empfindet das Nutzererlebnis beim E-Auto-Laden besser als den Tankvorgang. Die Attraktivität von E-Autos zeigt sich vor allem in der hohen Wiederkauf-Bereitschaft und Weiterempfehlungs-Quote.*

„Und wie bewerten Sie Laden im Vergleich zum Tanken?“

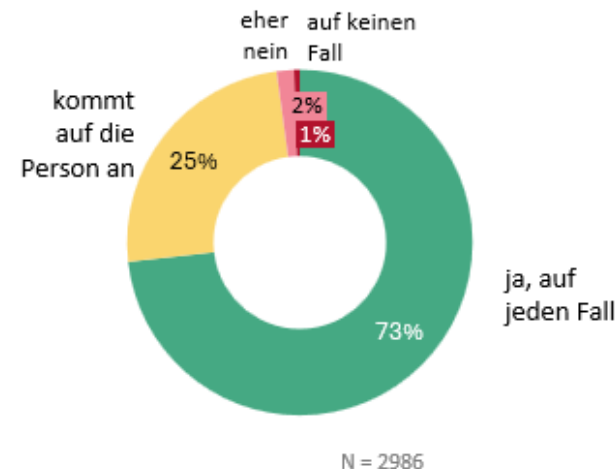
Vergleich Laden/Tanken:



Wiederkauf E-Auto:



Weiterempfehlung E-Auto:



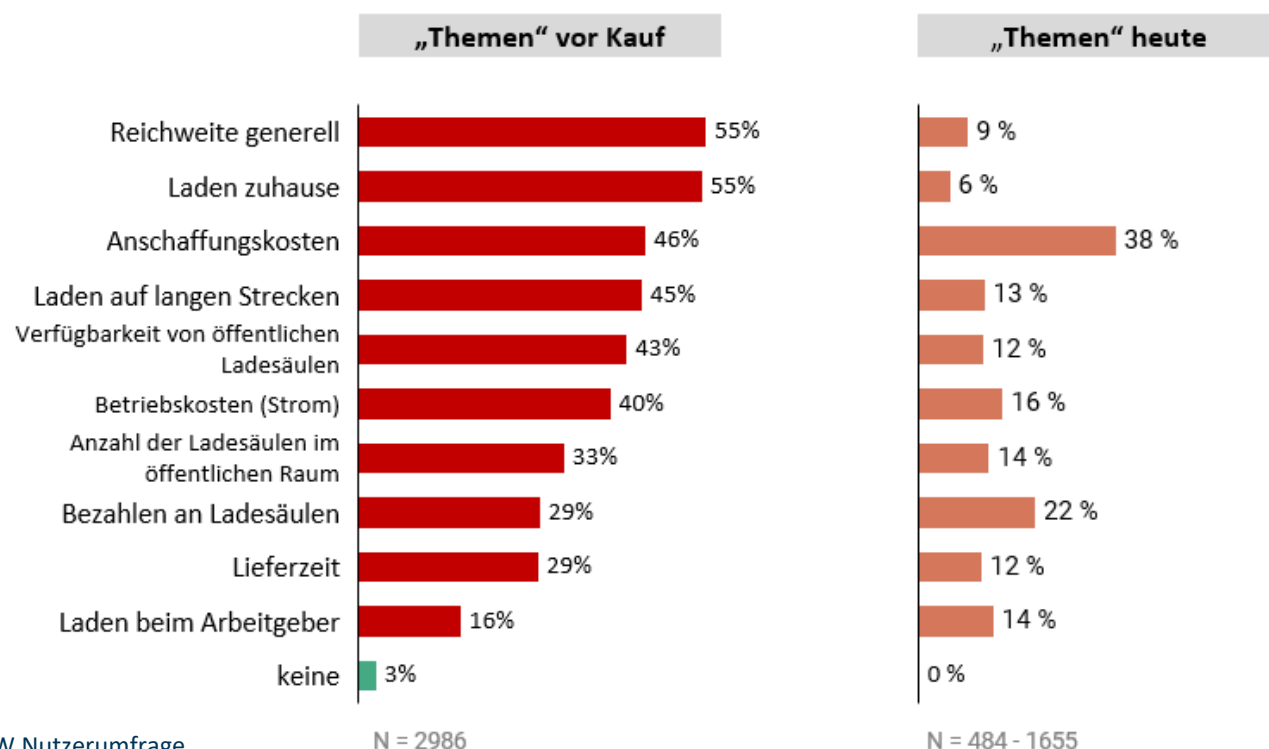
„Würden Sie wieder ein E-Auto kaufen?“

„Würden Sie grundsätzlich ein Elektroauto weiterempfehlen?“

Quelle: 3. BDEW Nutzerumfrage

Generelle Sorgen zur Elektromobilität spielen in der Praxis keine Rolle; konstantes Thema sind die Anschaffungskosten

Die Gegenüberstellung zeigt, dass ursprüngliche Sorgen wie das Laden zuhause und unterwegs oder die Reichweite generell tatsächlich unproblematisch sind.



Quelle: [3. BDEW Nutzerumfrage](#)

„Themen“ vor Kauf

„Wenn Sie sich daran erinnern, als Sie vor der Entscheidung für ein E-Auto standen:

Welche Themen haben Sie damals besonders beschäftigt?“

(Mehrfachantwort möglich)

„Themen“ heute

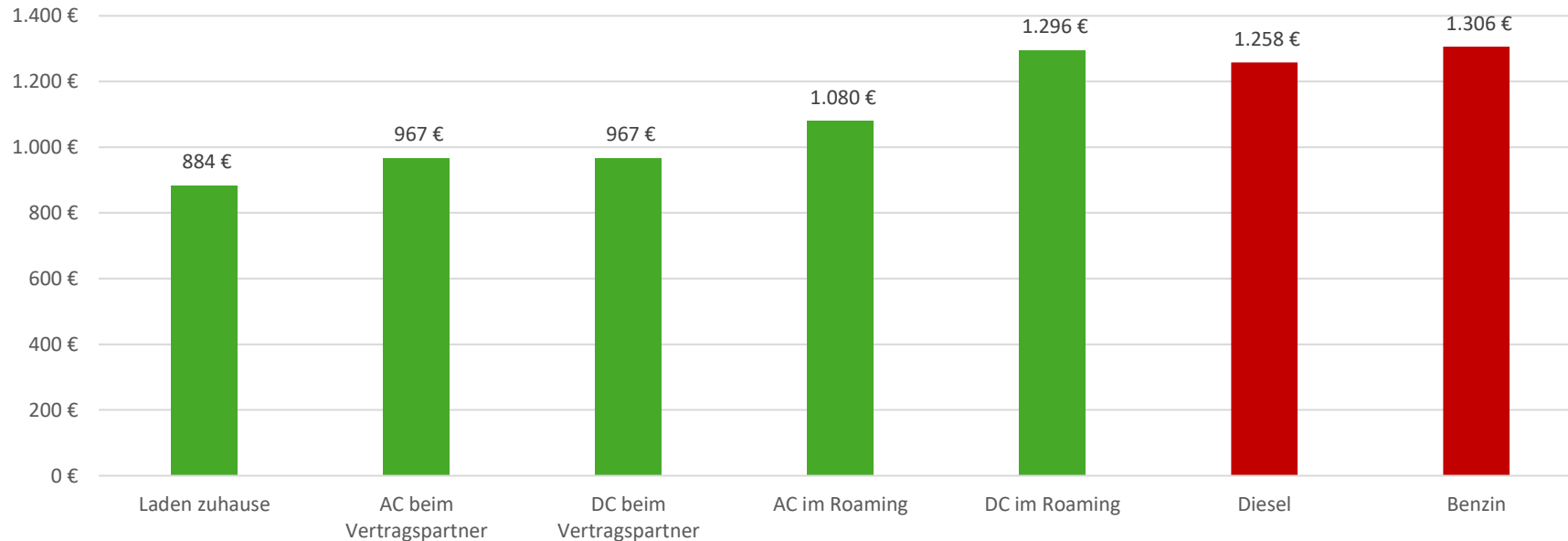
Thema vor Kaufentscheidung = ja:

„Und wie beurteilen Sie die Situation heute?“

Laden ist in praktisch allen Fällen günstiger als Tanken; und selbst im Extremszenario muss es nicht mehr kosten.

An der Ladesäule können mehrere Anbieter ausgewählt werden. Durch die Wahl des **passenden Ladetarifs** ist es selbst im **Extremszenario**, dass ein BEV zu **100 % schnell (DC)** und nur **über Roamingpartner** geladen wird, möglich, nicht mehr als die **durchschnittlichen Tankkosten** zu zahlen.

Energiekosten p.a.



Annahmen: 12.000km Fahrleistung, Verbrauch auf 100km: 6,2l Diesel zu 1,69€/l; 6,2l Benzin zu 1,76€/l; 18kWh, Es wird der jeweils günstigste Ladevertrag gewählt. Stand 19.08.2025

- Elektroautos werden i.d.R. zu über 80% nicht öffentlich geladen.
- Beim öffentlichen Laden können i.d.R. direkt an der Ladesäule mehrere Anbieter verwendet und der beste ausgewählt werden.
- D.h. Kunden müssen nicht wie beim Tanken für einen günstigeren Tarif zur nächsten Station weiterfahren.

Quellen:
https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/Verkehrskilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2023/verkehr_in_kilometern_kurzbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3 Energieverbrauch von Elektroautos (BEV) Umweltbundesamt.de Kraftfahrt-Bundesamt - Monatliche Neuzulassungen Kraftstoffpreise an öffentlichen Tankstellen - Dashboard Deutschland

Ansprechpersonen bei Rückfragen

Dr. Jan Strobel

Abteilungsleiter
Energieeffizienz,
Vertrieb und Mobilität

Jakob Brinkmann

Referent
Volkswirtschaft

Birgit Heinrich

Leitung Pressestelle und
Online-Kommunikation -
Pressesprecherin
Geschäftsbereich
Kommunikation

BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Reinhardtstraße 32 · 10117 Berlin
www.bdew.de · presse@bdew.de

