

# 8. BDEW-Elektromobilitätsmonitor

Berlin, April 2026

# Elektromobilität @ BDEW

Die Wertschöpfungskette des Lademarktes



- **>200.000** öffentliche Ladepunkte
- **>9 GW** installierte Ladeleistung
- **> 80 % der Ladepunkte** werden von **BDEW-Mitgliedern** betrieben.



# Dreiklang im Blick des Monitors 2025: Fahrzeughochlauf, Entwicklung E-Pkw-Listenpreise und Ladeangebot.

Elektromobilität entwickelt sich sehr schnell und dynamisch. Der **BDEW-Elektromobilitätsmonitor** liefert einen aktuellen Sachstand zu wesentlichen **Kennzahlen und Trends zum Hochlauf vollelektrischer Pkw (BEV)** und zum **öffentlichen Ladeangebot**, dessen **Belegung** und weiterer zentraler Kennzahlen der Marktentwicklung.

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

Die wichtigsten **Botschaften unserer Nutzerumfrage** sind ebenfalls im Elektromobilitätsmonitor enthalten.



# Elektromobilität in Deutschland wächst: Rekord bei E-PKW-Neuzulassungen, mehr als 200.000 Ladepunkte.

*Unmittelbare Schlussfolgerungen aus dem aktuellen Stand des BDEW-Elektromobilitätsmonitors*

1

**Rekord bei E-Pkw-Neuzulassungen 2025: Jede 5. Neuzulassung ist ein E-Pkw. Hauptursache sind die verschärften EU-CO2-Flottengrenzwerte, die für eine signifikante Senkung der CO2-Emissionen sorgen.**

2

**Die Listenpreise von E- und Benzin-Pkw haben sich seit 2022 in fast allen Fahrzeugsegmenten angeglichen; Klein- u. Kompakt-Pkw kosten allerdings weiterhin durchschnittlich 16 % mehr als der vergleichbare Benziner.**

3

**Zum Jahresende 2025 wurde die Marke von 200.000 öffentlichen Ladepunkten übersprungen. Mit einer installierten Leistung von mehr als 9 GW übererfüllt Deutschland die EU-Vorgaben (AFIR) deutlich.**

4

**Die Ladepunkte wurden 2025 mit durchschnittlich zwölf Prozent Belegung immer noch sehr wenig genutzt.**

5

**E-Mobilisten blicken entspannt auf Tankstellenpreise. Mehr als 80 Prozent haben noch nie oder sehr selten mehr als 80 Cent pro Kilowattstunde bezahlt. Mehr als die Hälfte nutzt Apps zum Preisvergleich.**

**bdew**

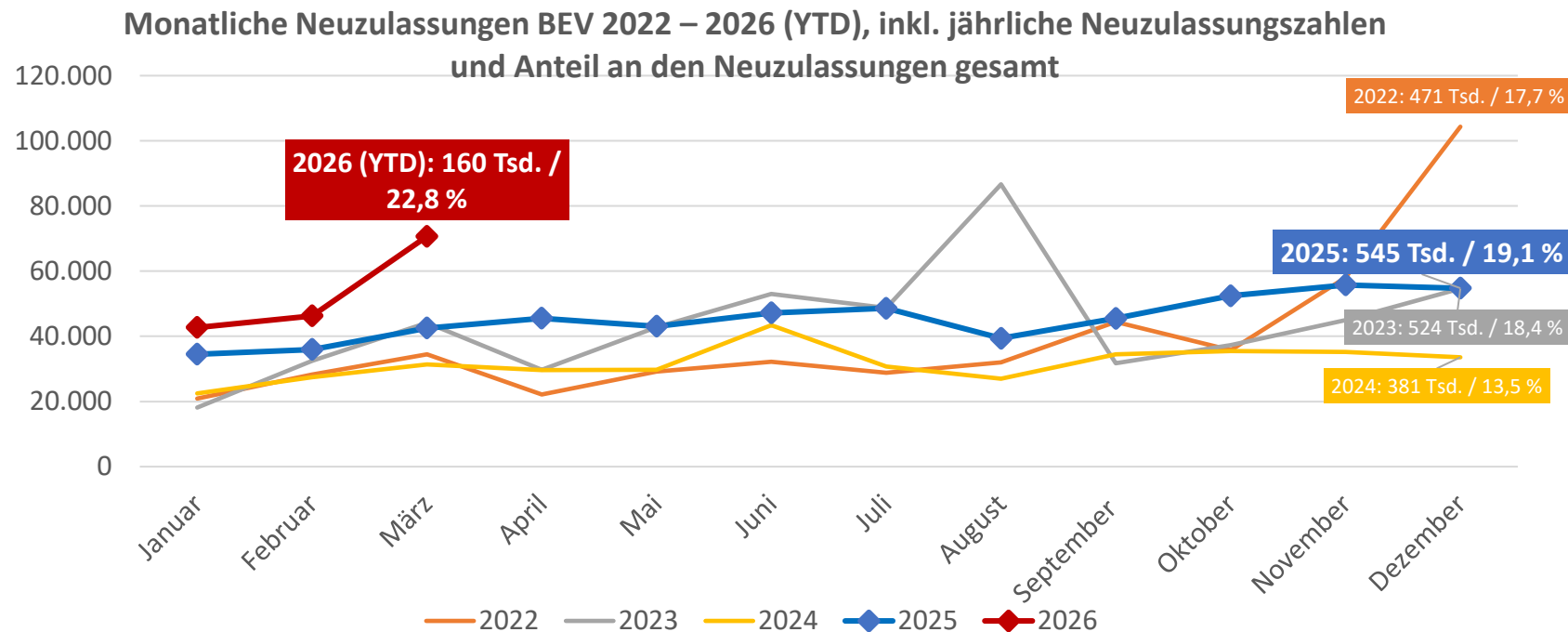
Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Elektromobilitätsmonitor**

# **01 Entwicklung der Neuzulassungen von E-Pkw**

# 2025 stiegen die E-Pkw-Neuzulassungen auf ein neues Rekordniveau. 2026 sind die Gesamt- und Anteilswerte noch höher.

Noch **nie** wurden in einem Jahr **so viele E-Pkw (BEV) in Deutschland neu zugelassen** wie 2025.



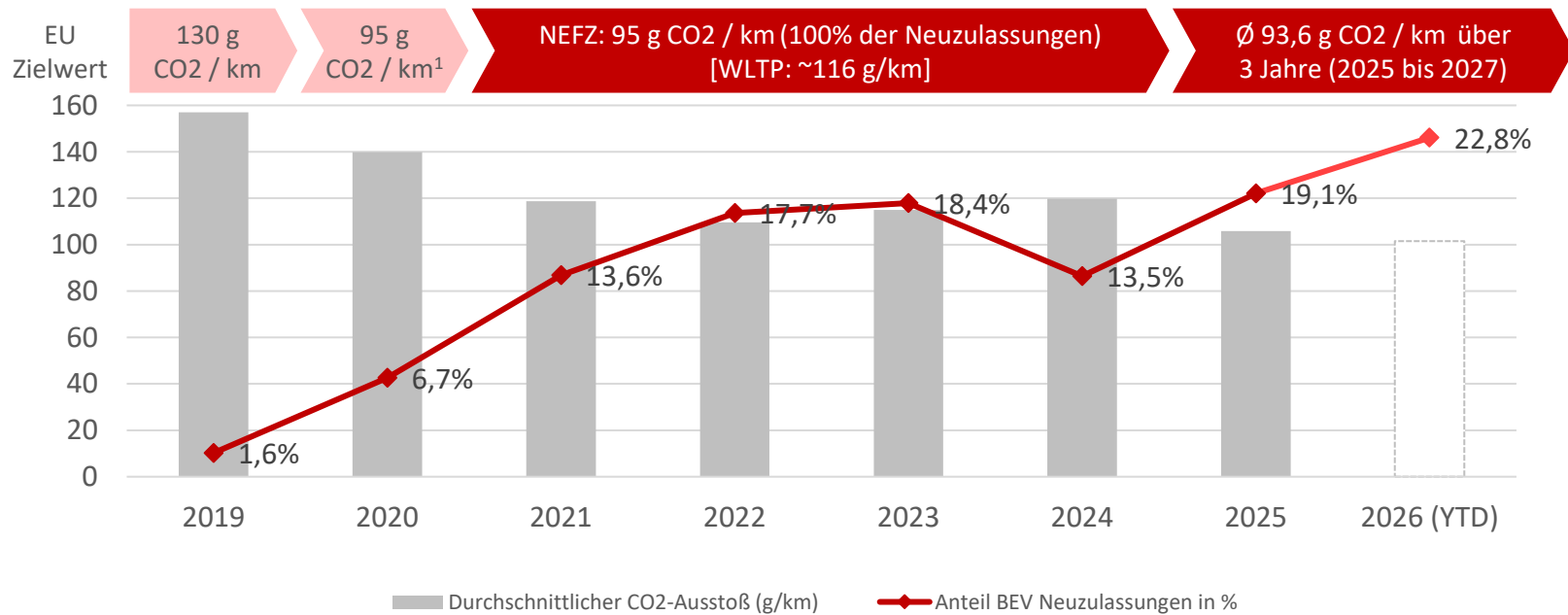
- **2025** wurden mehr als **545 Tsd. E-Pkw** neu zugelassen. Das entspricht **19,1%** aller Neuzulassungen.
- Im **1. Quartal 2026** liegt der BEV-Anteil an den Neuzulassungen bei **22,8 %**.
- Der deutliche BEV-Zuwachs im **März 2026** ging mit einer starken Steigerung der gesamten Pkw-Neuzulassungen einher.

Quelle: KBA (12/25)

# Wesentliche Ursache des Schubs bei E-Pkw dürfte die Verschärfung der CO2-Flottengrenzwerte für Pkw 2025 sein.

Die Verschärfungen der europäischen **CO2-Flottengrenzwerte** für Pkw **2020, 2021** und **2025** gingen alle mit einem **deutlichen Anstieg der E-Pkw-Zulassungen** einher.

Durchschnittlicher CO2-Ausstoß (g/km) der Neuzulassungen vs. EU-Zielwert und BEV-Anteil



- Der 95g/km CO2-Zielwert für 2021ff entspricht dem [NEFZ](#)-Verfahren. Im seit 2021 gültigen [WLTP](#)-Verfahren entspricht dies ca. 116 g/km. Das EU-Flottenziel 2025 beträgt damit im Durchschnitt 93,6 g/km ([EU KOM 2023](#)).
- Im Juni 2025 beschloss die EU, die Erreichung des Jahresziels 2025 über den Durchschnitt von 2025 bis 2027 zu ermöglichen ([EU 2025](#)).
- Mit dem Automotive Package wird eine weitere Aufweichung der Zielwerte für 2030 und 2035 diskutiert ([EU KOM](#)).

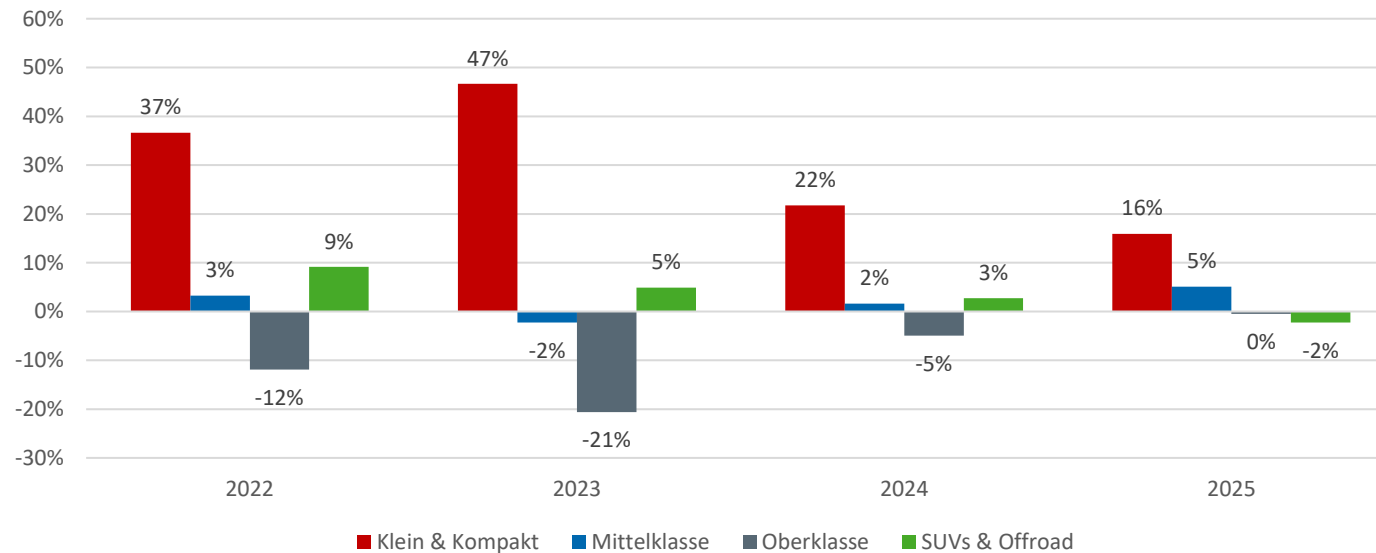
Quelle: KBA (03/2026)

1 Im Jahr 2020 musste der Zielwert von 95 % der Neuwagenflotte eingehalten werden.

# Die Listenpreise von E- und Benzin-Pkw haben sich seit 2022 angeglichen; Klein- u. Kompakt-Pkw sind aber weiter teurer.

*Elektrofahrzeuge sind damit in den meisten Fahrzeugkategorien nicht mehr wesentlich teurer als vergleichbare Verbrenner-Pendants.*

Preisdifferenz zwischen Elektro- und Benzin-Pkw pro Fahrzeugklasse  
gem. ADAC Kostenvergleich



- In dieser Analyse wurden auf Basis des ADAC Kostenvergleichs die Listenpreise von Elektro-Pkw mit denen von äquivalenten Benziner-Modellen verglichen.
- Insgesamt ist seit 2022 eine allgemeine Preisangleichung über alle Fahrzeugsegmente hinweg zu beobachten.
- Allerdings fällt der Preisunterschied im Segment Klein- und Kompaktwagen mit durchschnittlich 16% weiterhin hoch aus.

Quelle: [ADAC Kostenvergleich](#); Fahrzeugsegmente basierend auf Klassifikation vom KBA.

**bdeu**

Energie. Wasser. Leben.

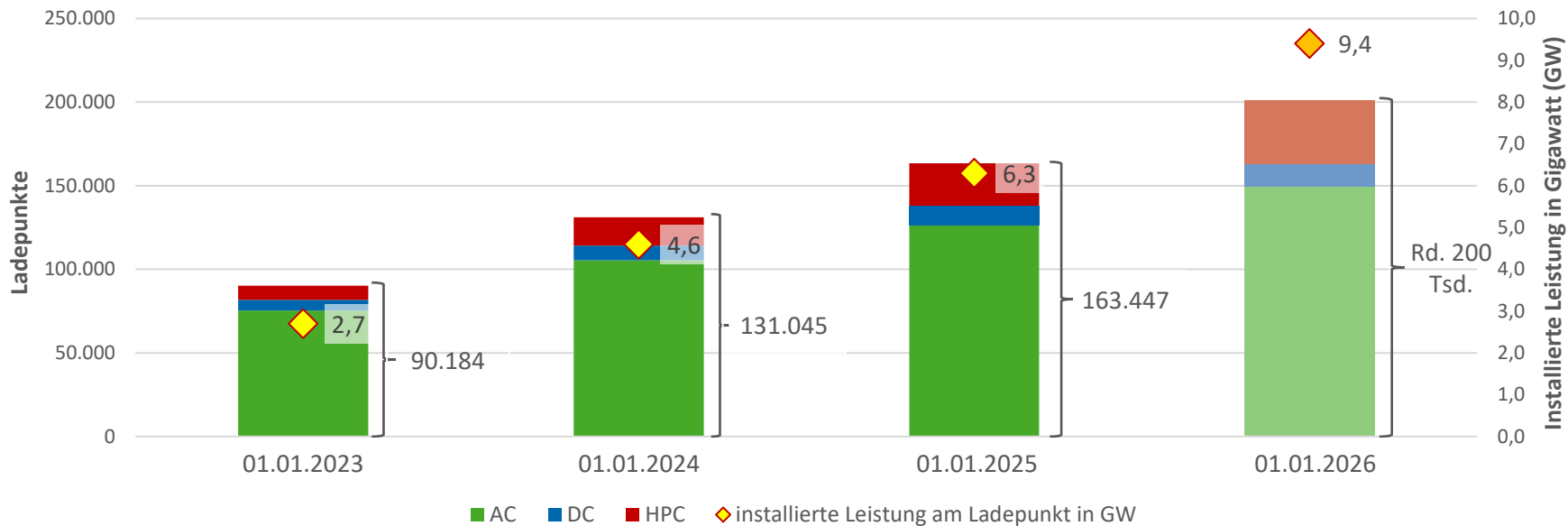
**BDEW Elektromobilitätsmonitor**

# 02 Entwicklung des öffentlichen Ladeangebots

# Rekordzuwachs: Das öffentliche Ladeangebot wurde 2025 auf ca. 200.000 Ladepunkte und über 9 GW weiter ausgebaut.

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

Anzahl Ladepunkte und installierte Ladeleistung (in GW)<sup>1</sup>



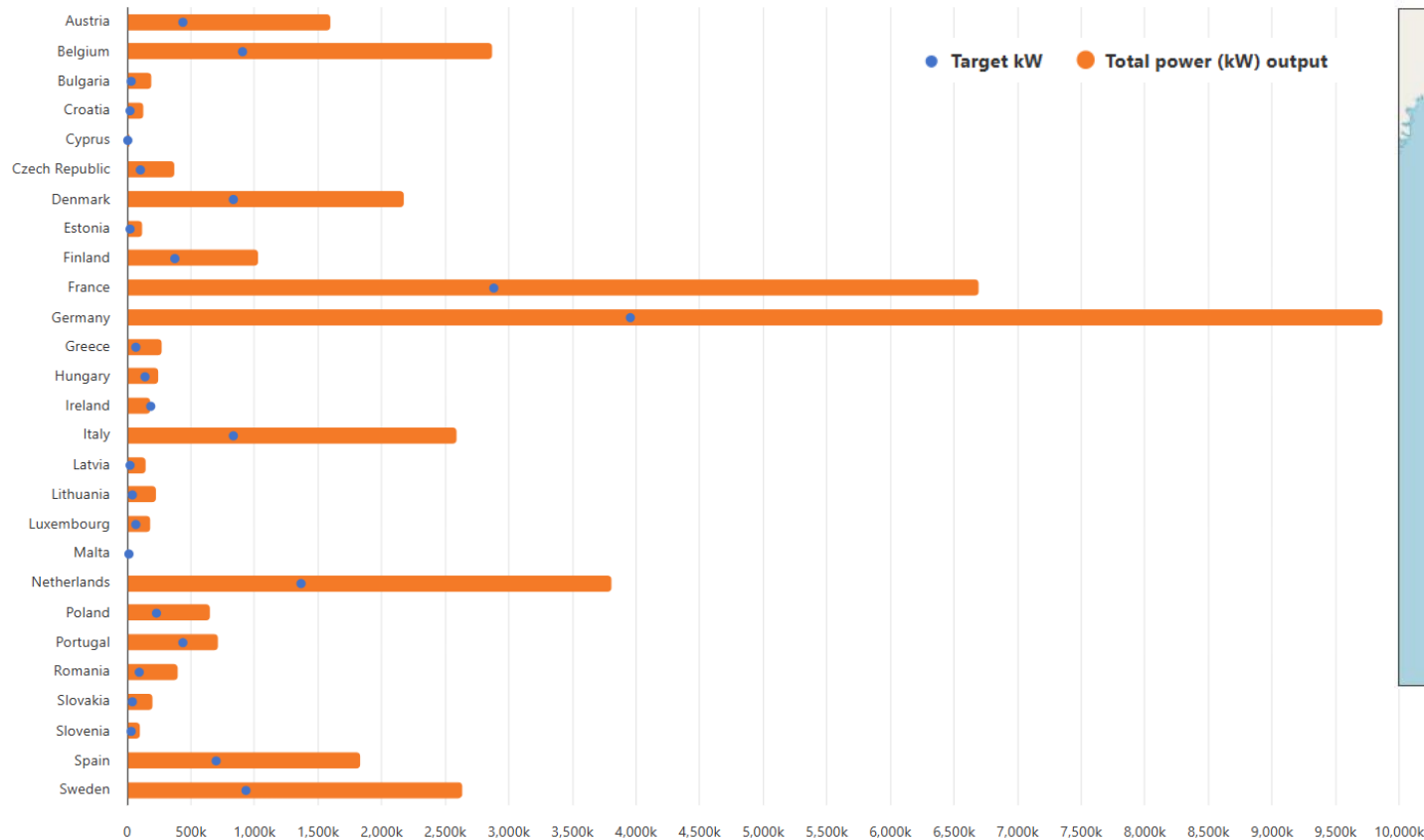
- Das Jahr 2025 stellte abermals einen Rekordzuwachs an HPC-Ladepunkten dar.
- Auch bei AC- und DC-Ladepunkten ist weiterhin Wachstum zu verzeichnen.

<sup>1</sup> Normallader (AC) = 3,7 bis ≤22 kW; Schnelllader (DC) = >22 kW bis <150 kW; Ultra-Schnelllader (HPC) = ≥150 bis 400 kW

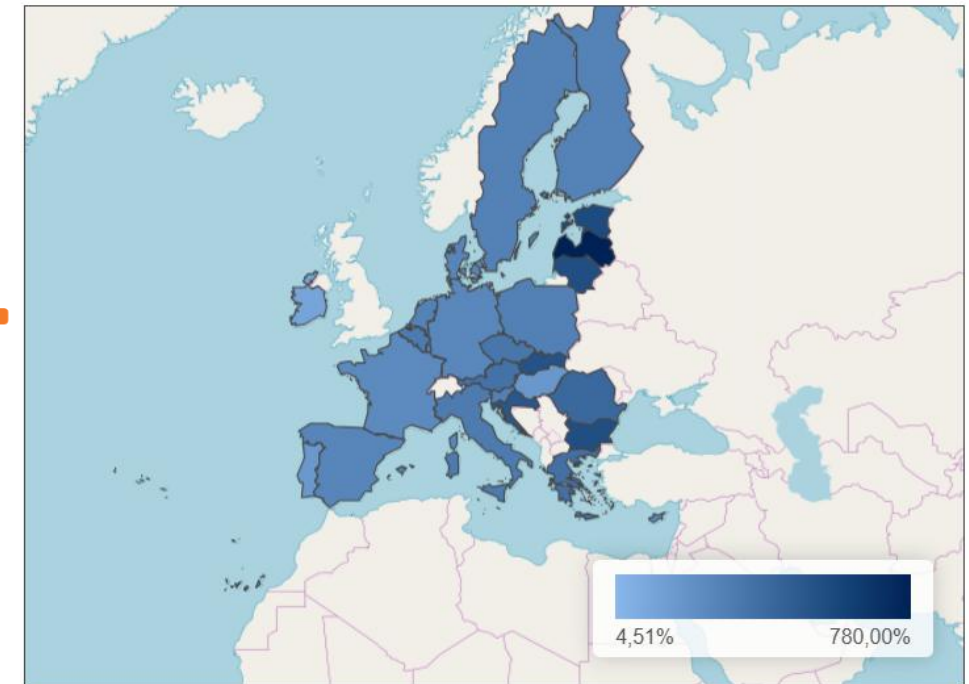
Quellen: [BNetzA-Ladesäulenregister](#). Die Zahlen für 2026 basieren auf [European Alternative Fuels Observatory](#) (EAFO; Stand Januar 2026).

# Wie Deutschland übererfüllen praktisch alle EU-Staaten die EU-Anforderungen zum Ausbau des Ladeangebots.

Total power output per AFIR fleet-based target



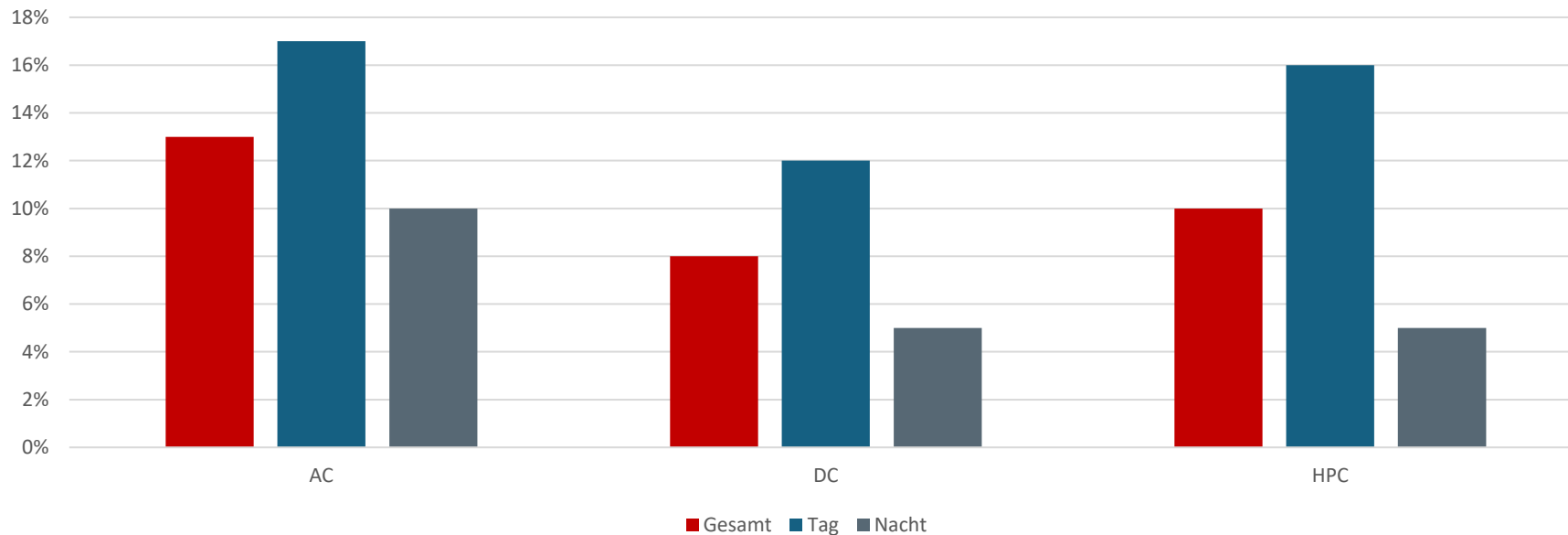
Recharging Power per EV target attainment



# Der Übererfüllung entsprechend wurden die Ladepunkte in Deutschland auch in 2025 durchschnittlich nur wenig genutzt.

**Trotz starker BEV-Zulassungszahlen** waren **im Schnitt nur 12 Prozent** der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland Jahr 2025 **zeitgleich belegt**.

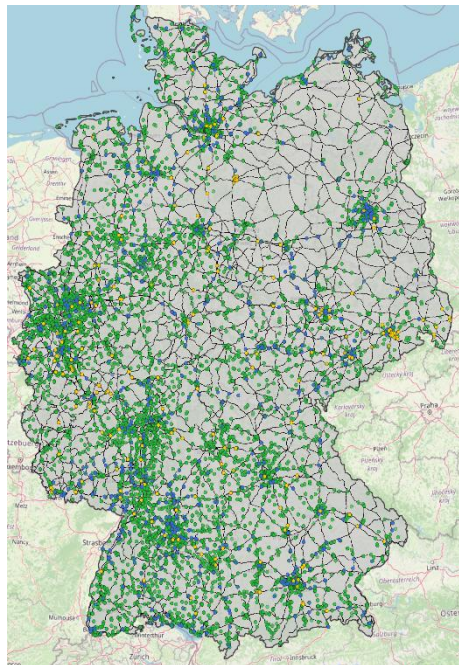
Durchschnittliche Belegung nach Art des Ladepunkts und Tageszeit 2025



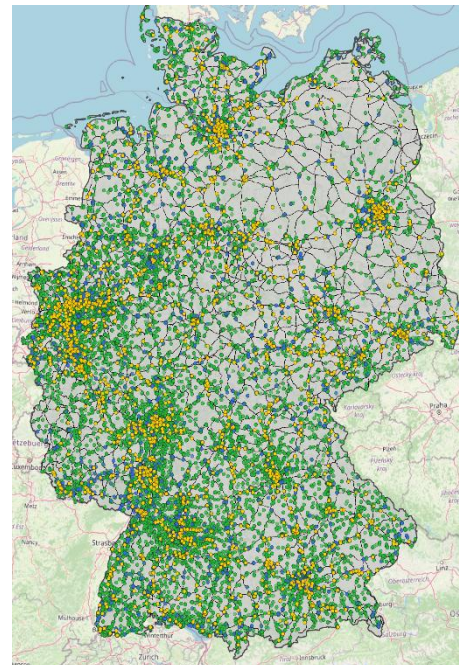
- Die geringe zeitgleiche Belegung zeigt, dass der **Ausbau des Ladeangebots** weiter deutlich vor dem **Hochlauf der vollelektrischen Pkw** liegt.

# Das Ladeangebot wird entlang der Verkehrsachsen sowie in Siedlungs- und Tourismusgebieten bedarfsorientiert ausgebaut.

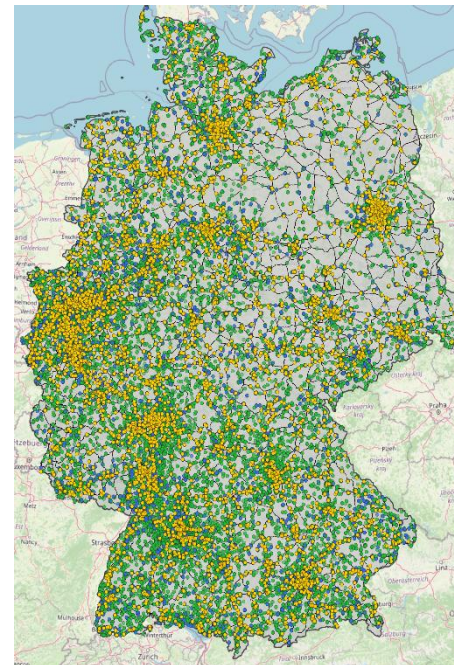
In den Siedlungs- und Tourismusgebieten werden **AC-, DC- sowie HPC-Lader im direkten Umfeld voneinander** errichtet.<sup>1</sup>



2019



2022



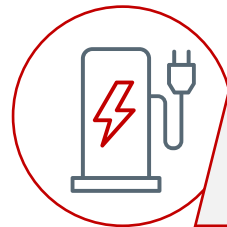
2025

● HPC  
● DC  
● AC

- Gem. Deutschlandatlas war **bereits mit dem Ende 2023 verfügbaren Ladeangebot**, im Durchschnitt der **nächste AC-Lader sieben Minuten** entfernt, der **nächste DC-Lader zwölf**. In Ballungsräumen waren es oft nur zwei bis fünf Minuten.
- **Seit Ende 2023** haben sich die **Ladepunkte fast verdoppelt** (+ 70. Tsd., davon **+20 Tsd. HPC-Lader**) und die Ladeleistung stieg von 4,6 GW auf **9,4 GW**.

<sup>1</sup> Die Karten bilden die Ladepunkte in Deutschland Ende des jeweiligen Jahres ab. Die Linien entsprechen dem Bundesfernstraßennetz.

# In den 58 % der Gemeinden, die mit mind. einem öffentlichen Ladepunkt ausgestattet sind, leben 95 % der Bevölkerung.



Ende Dezember 2025  
gibt es in **6.399  
Gemeinden**  
mindestens einen  
öffentlichen  
Ladepunkt, das  
**entspricht 58 %** aller  
Gemeinden<sup>1</sup>.

Nicht alle Gemeinden  
sind gleich stark  
besiedelt. Daher gilt:  
**95 % der Bevölkerung**  
leben in einer  
**Gemeinde mit**  
mindestens einem  
öffentlichen  
**Ladepunkt.**



Zum Vergleich: **42%**  
**der Gemeinden** haben  
mindestens eine  
Tankstelle.

<sup>1</sup> Gem. [Statistischen Bundesamt](#) gab es Stand 31.12.2025 in der Bundesrepublik **10.991 Gemeinden**, 4.047 davon mit weniger als 1.000 Einwohnern und 256 unbewohnte Gemeinden.

**BDEW Elektromobilitätsmonitor**

# 03 Die Nutzerperspektive

**BDEW-Nutzerumfrage: Elektromobilität und Laden 2025**

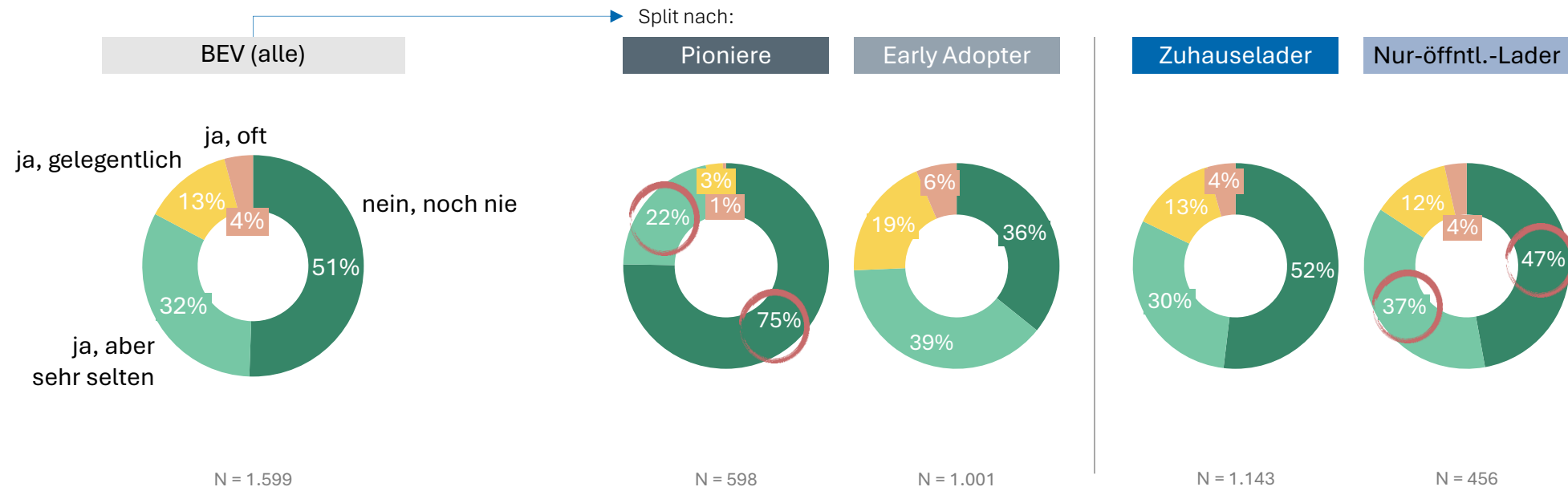
UScale GmbH im Auftrag des BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Befragte: BEV-Fahrende, Gesamtstichprobe: N = 2.773 davon: Charge @public: N = 1.599

# Ladekosten: 84 % der E-Mobilisten, die nur öffentlich laden, haben noch nie oder nur sehr selten mehr als 80ct/kWh gezahlt.

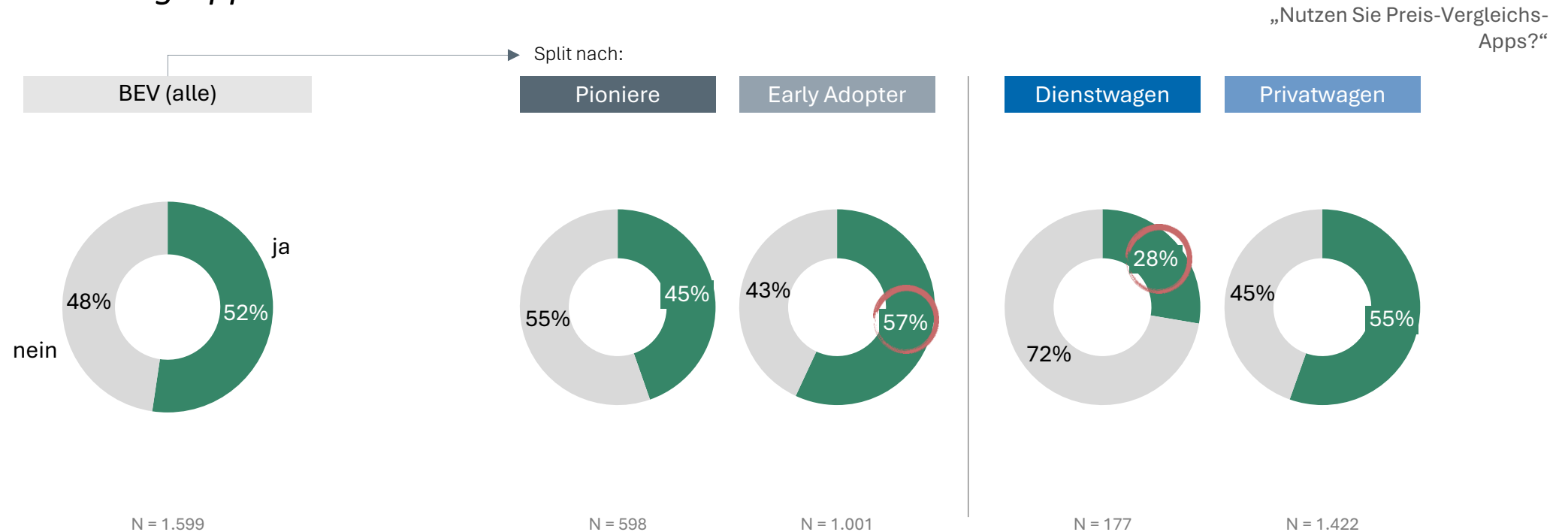
Bei den **Pionieren** haben **97 % noch nie oder nur sehr selten** mehr als 80 ct/kWh gezahlt.

„Ganz konkret:  
Haben Sie schon einmal mehr als  
80ct / kWh an einer Ladesäule  
bezahlt?“



# Preistransparenz: Über die Hälfte der EV-Fahrer nutzt Preis-Vergleichs-Apps.

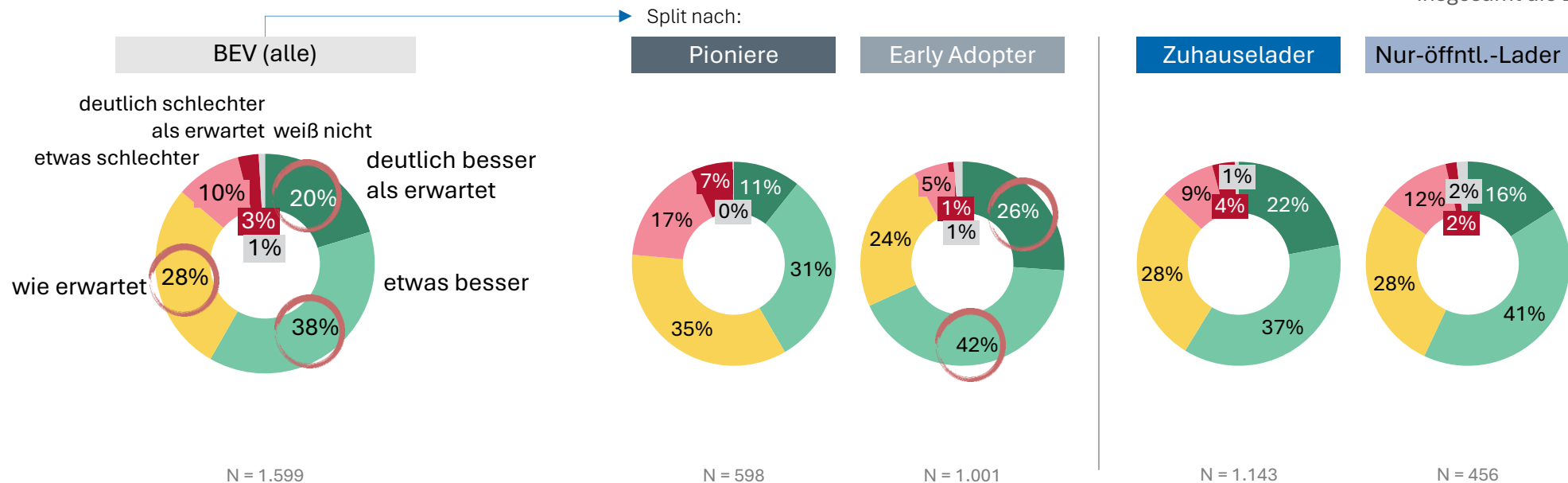
Unter den **Early Adoptern** sind es **deutlich mehr** als unter den Pionieren. **Dienstwagenfahrende** nutzen sie im Vergleich zur Gesamtgruppe **deutlich seltener**.



# Zufriedenheit mit dem öffentlichen Laden insgesamt: 86 % sehen die Erwartungen als erfüllt, 58 % sogar als übererfüllt an.

**Early Adopter** sind **in Summe deutlich zufriedener** als Pioniere. Die Gesamtzufriedenheit derer, die zuhause laden können, ist **nur geringfügig über der der Nur-öffentlich-Ladenden.**

„Zusammenfassend:  
Wie gut erfüllen die aktuellen Angebote zum öffentlichen Laden insgesamt die Erwartungen?“



# Ansprechpersonen bei Rückfragen

**Dr. Jan Strobel**

Abteilungsleiter  
Energieeffizienz,  
Vertrieb und Mobilität

**Noa Zogo Ayissi**

Werkstudent  
Elektromobilität

**Katja Sandscheper**

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)

**bdew**

Energie. Wasser. Leben.