

bdeu

Energie. Wasser. Leben.

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.

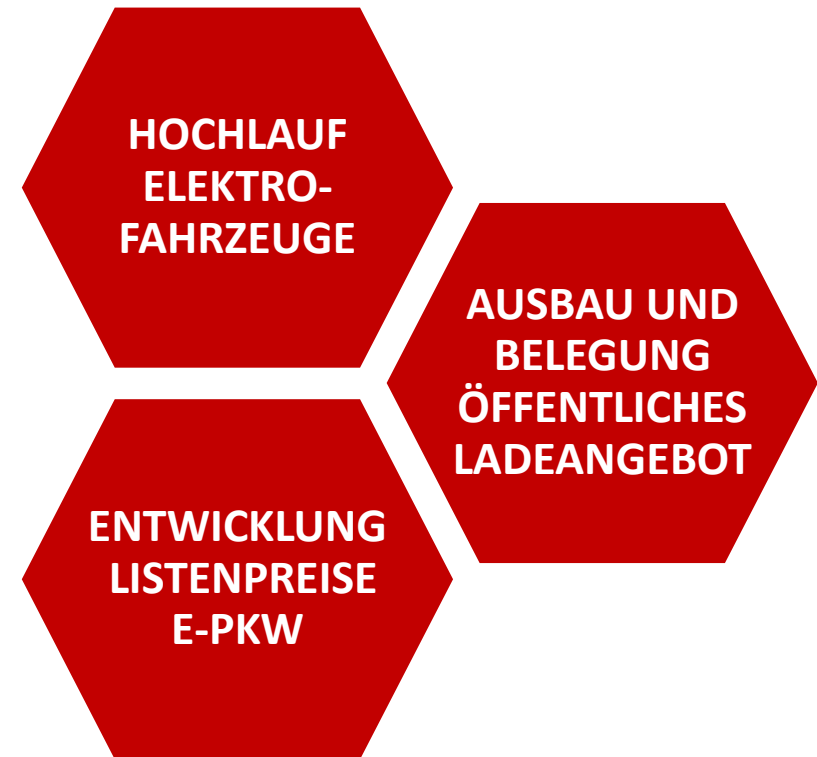


Dreiklang im Blick des Monitors 2025: Fahrzeughochlauf, Entwicklung E-Pkw-Listenpreise und Ladeangebot.

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 CO₂-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 sorgt.

2

Die Listenpreise von E- und Benzin-Pkw haben sich seit 2022 in fast allen Fahrzeugsegmenten angeglichen und sind nur im wichtigen Segment der Klein- und Kompakt-Pkw noch hoch.

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.

bdeu

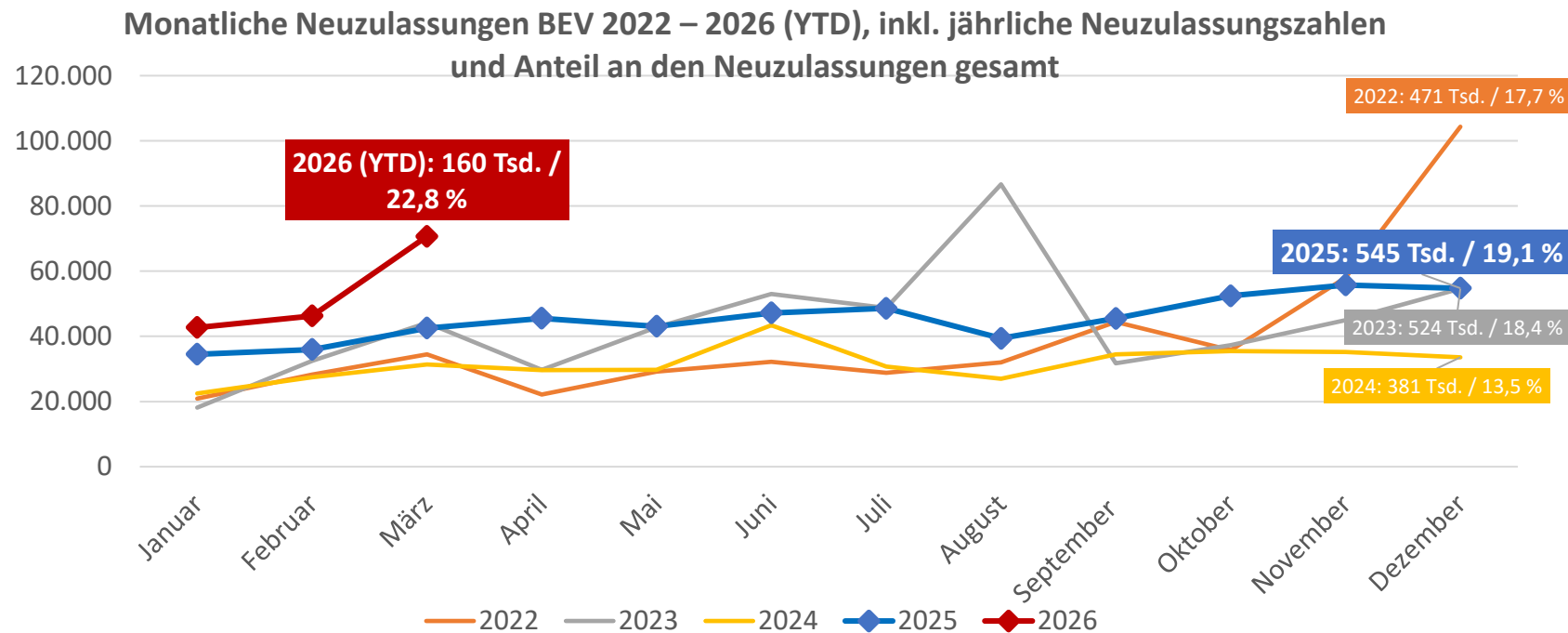
Energie. Wasser. Leben.

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.



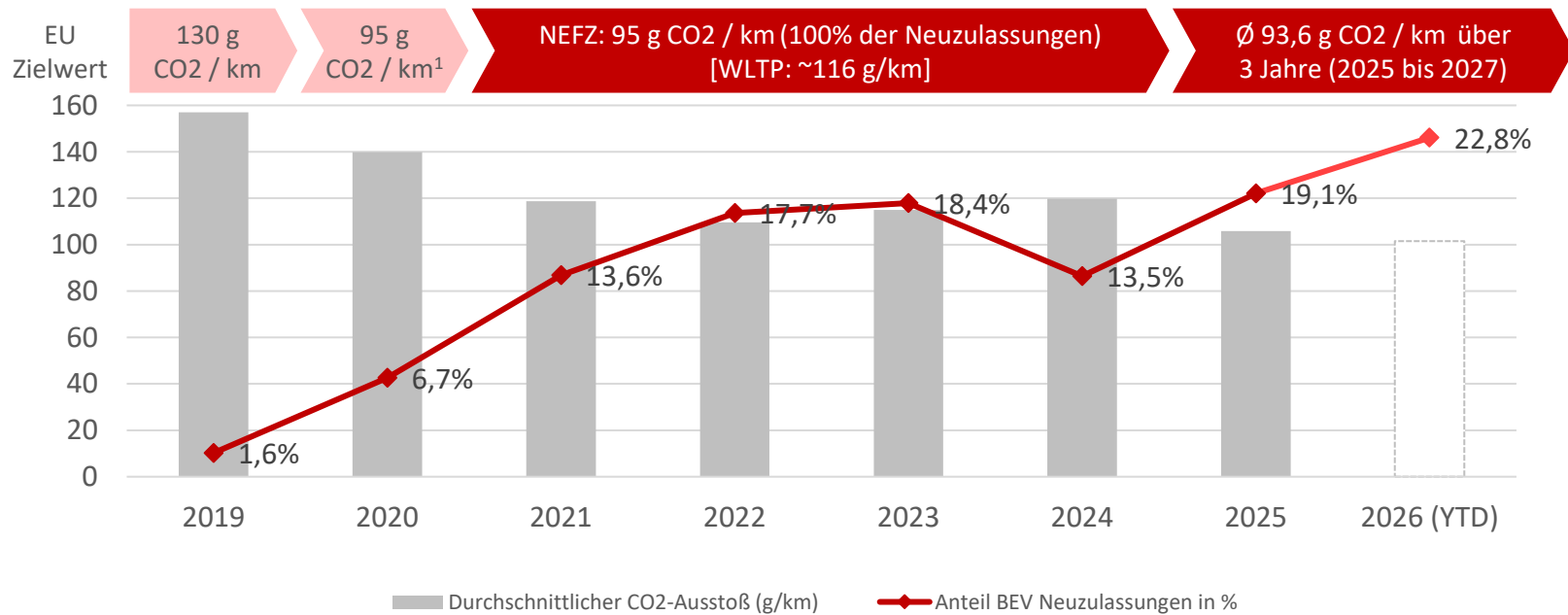
- **2025** wurden mehr als **545 Tsd. E-Pkw** neu zugelassen. Das entspricht **19,1%** aller Neuzulassungen.
- Im **1. Quartal 2026** liegt der BEV-Anteil an den Neuzulassungen bei **22,8 %**.
- Der deutliche BEV-Zuwachs im **März 2026** ging mit einer starken Steigerung der gesamten Pkw-Neuzulassungen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

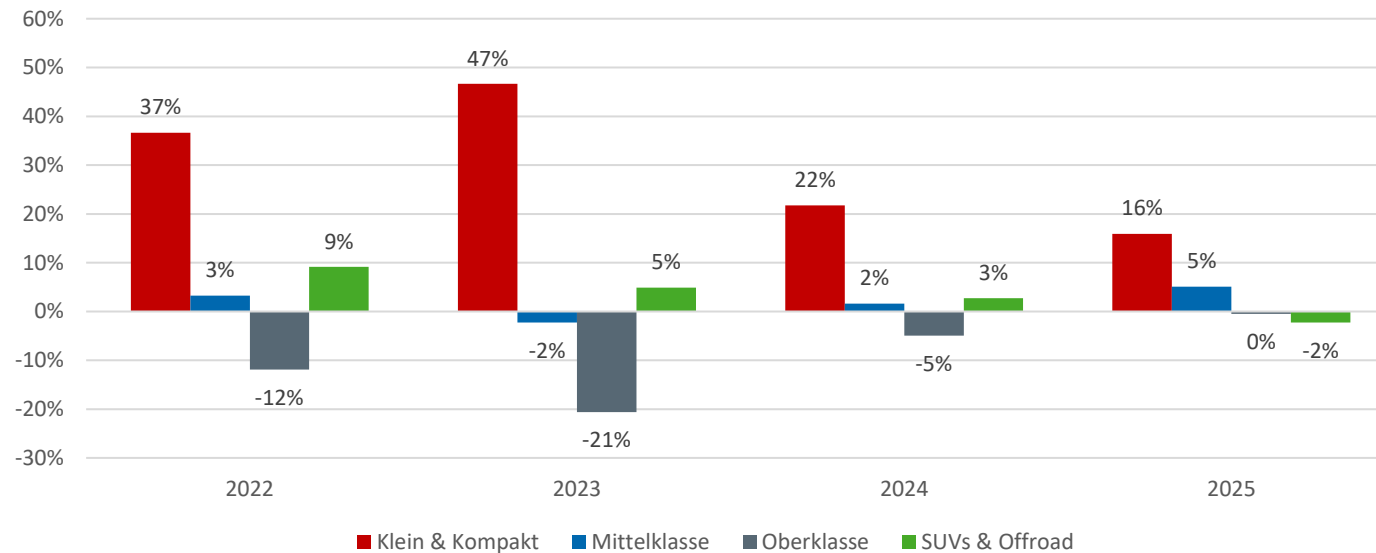
Quelle: KBA (03/2026)

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.

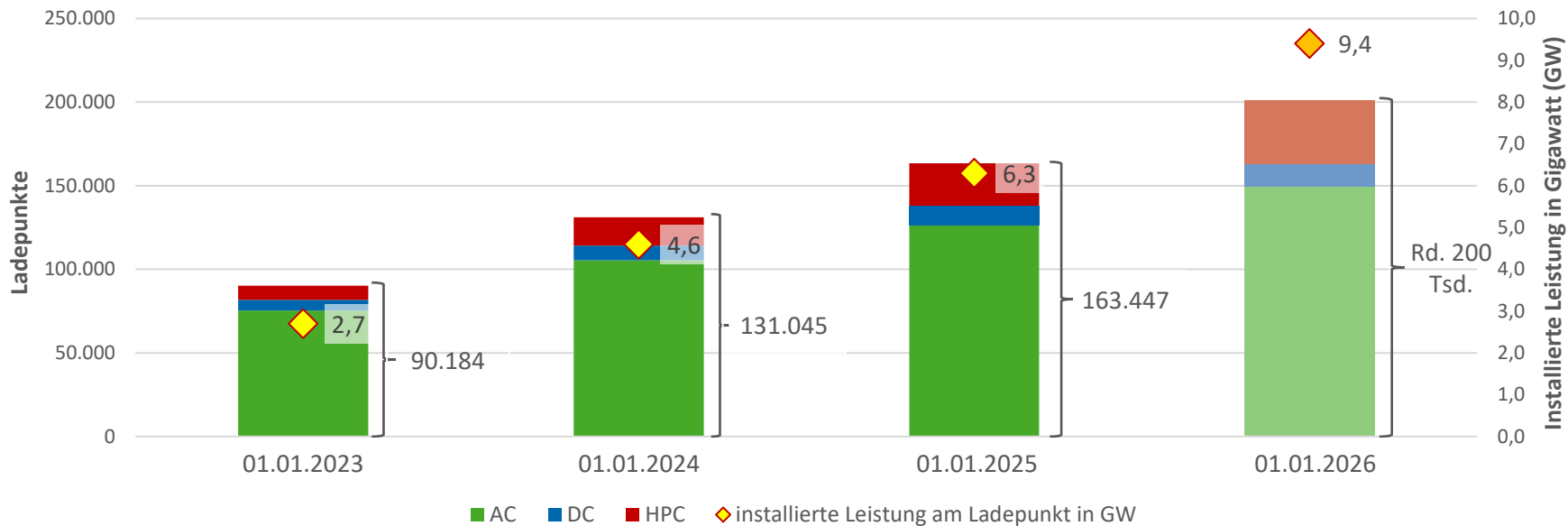
BDEW Elektromobilitätsmonitor

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)¹



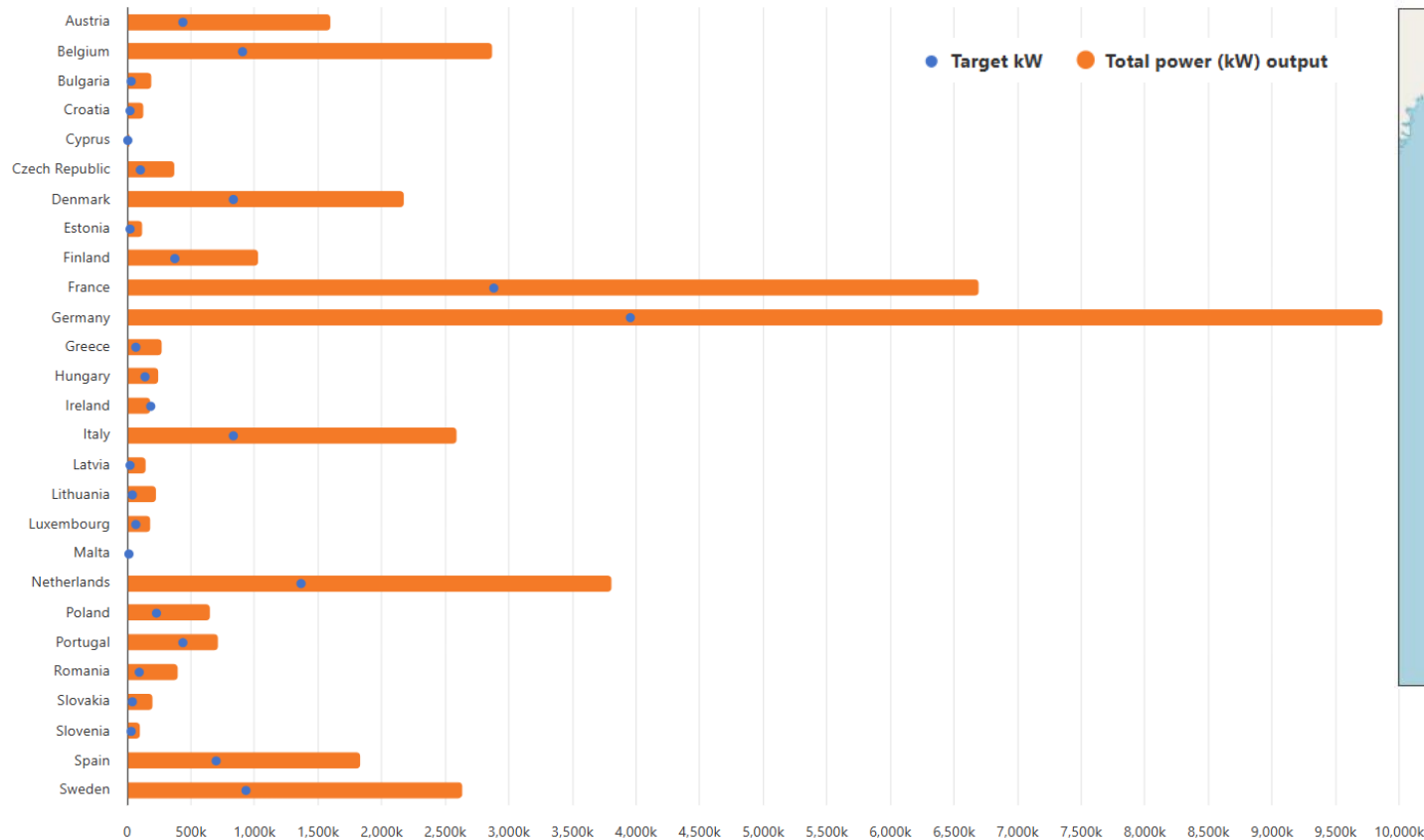
- Das Jahr 2025 stellte abermals einen Rekordzuwachs an HPC-Ladepunkten dar.
- Auch bei AC- und DC-Ladepunkten ist weiterhin Wachstum zu verzeichnen.

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

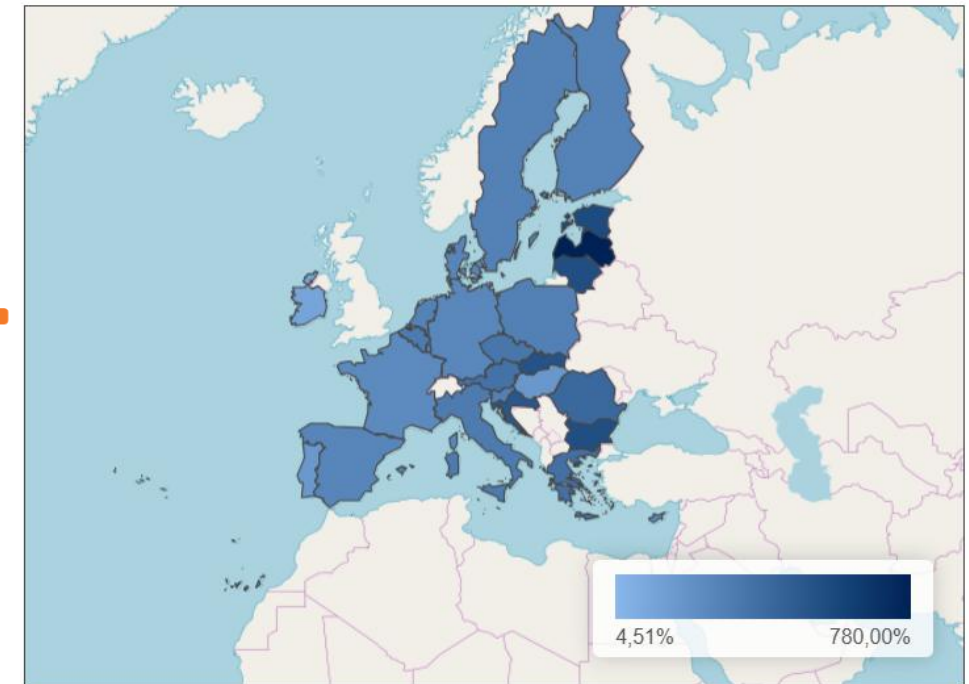
Quellen: [BNetzA-Ladesäulenregister](#). Die Zahlen für 2026 basieren auf [European Alternative Fuels Observatory](#) (EAFO; Stand Januar 2026).

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

Total power output per AFIR fleet-based target



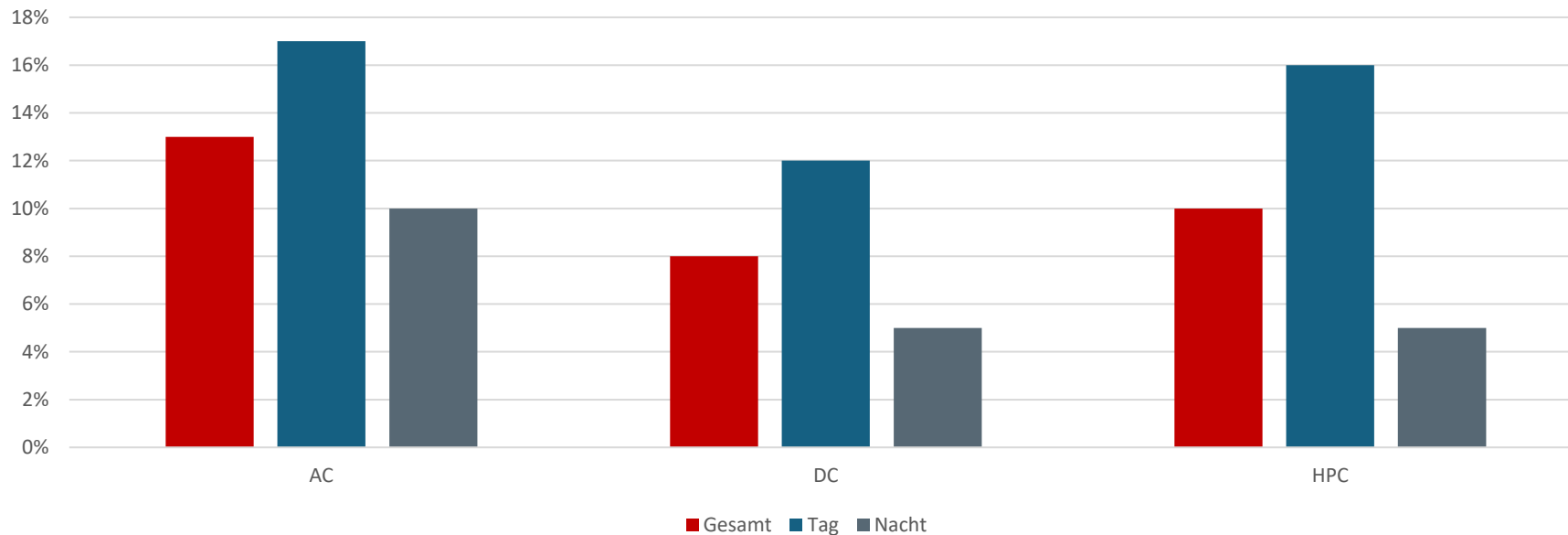
Recharging Power per EV target attainment



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**.

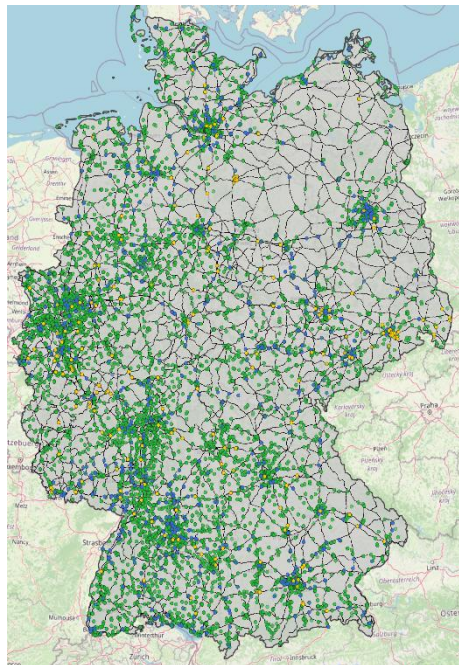
Durchschnittliche Belegung nach Art des Ladepunkts und Tageszeit 2025



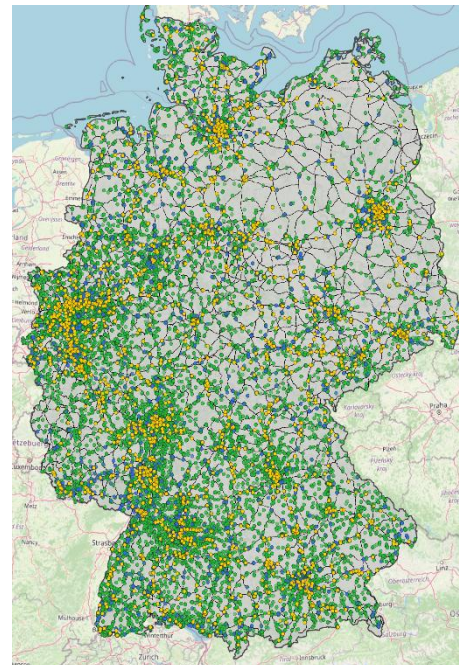
- Die geringe zeitgleiche Belegung zeigt, dass der **Ausbau des Ladeangebots weiter deutlich vor dem Hochlauf der vollelektrischen Pkw** liegt.

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

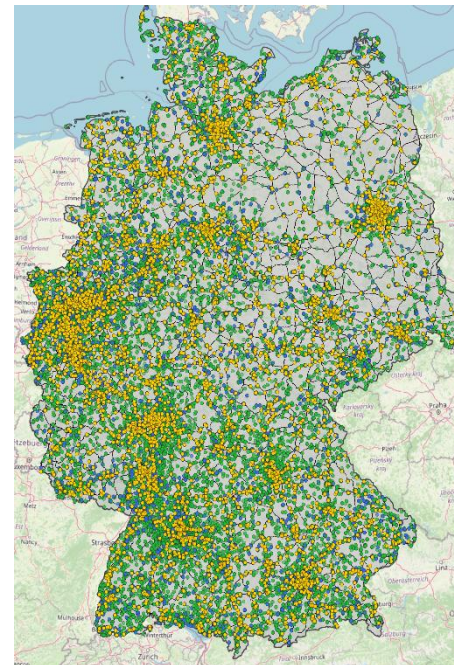
In den Siedlungs- und Tourismusgebieten werden **AC-, DC- sowie HPC-Lader im direkten Umfeld voneinander** errichtet.¹



2019



2022



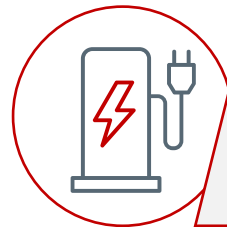
2025

- 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**.

● HPC
● DC
● AC

¹ 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
Gemeinden¹.

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.

¹ 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

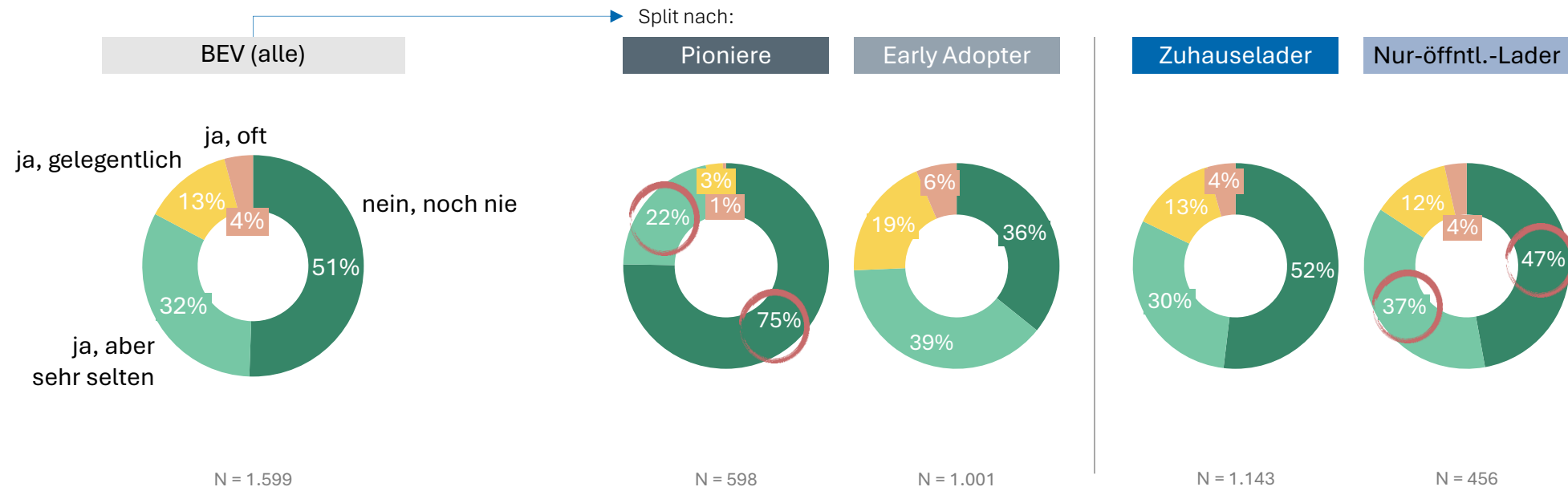
UScale GmbH im Auftrag des BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

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.

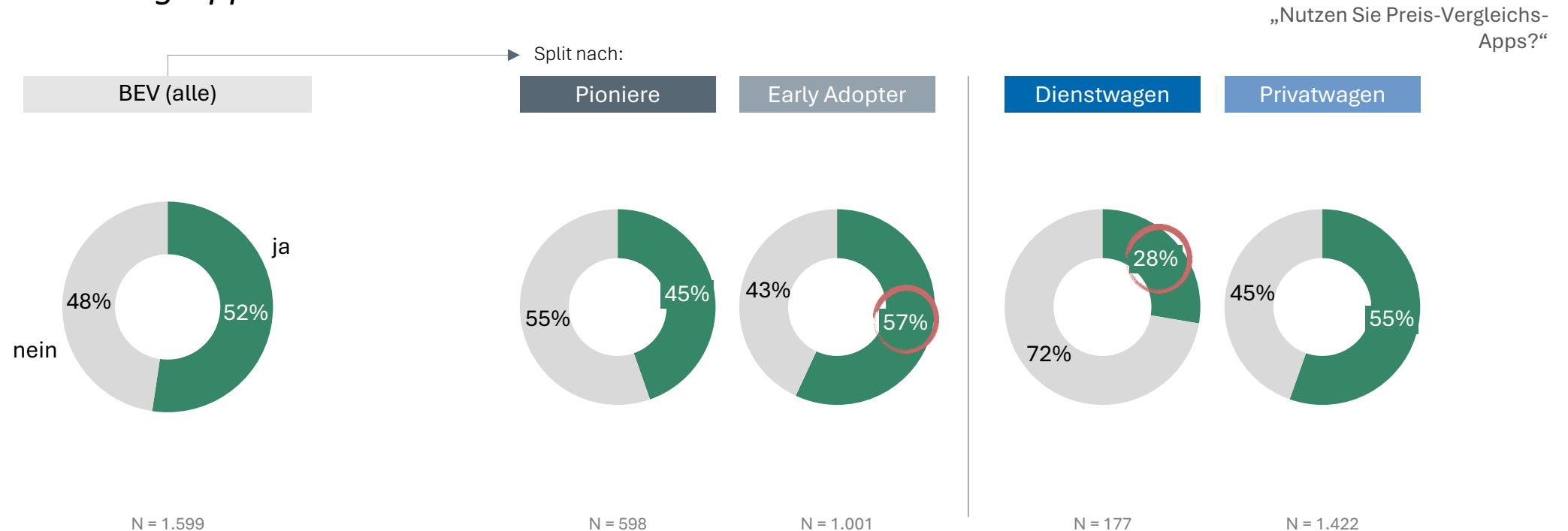
Bei den **Pionieren** haben **97 % noch nie oder nur sehr selten** mehr als 80 ct/kWh gezahlt.

„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.

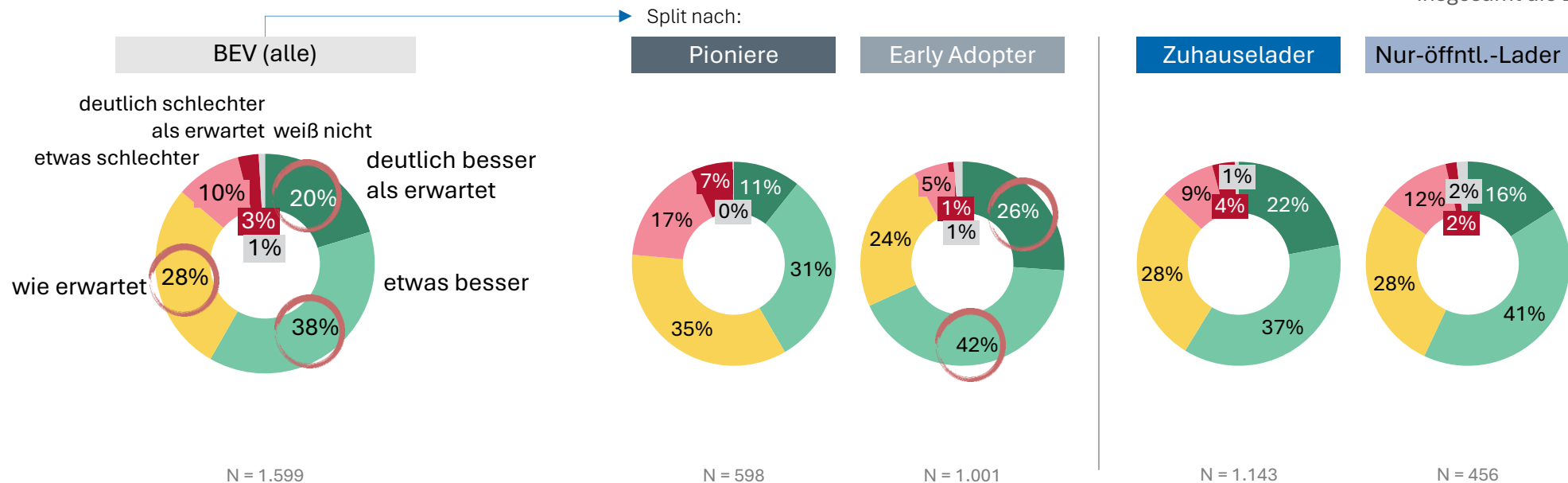
Unter den **Early Adoptern** sind es **deutlich mehr** als unter den Pionieren. **Dienstwagenfahrende** nutzen sie im Vergleich zur Gesamtgruppe **deutlich seltener**.



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 · presse@bdew.de

bdew

Energie. Wasser. Leben.