

bdew
Energie. Wasser. Leben.

9. BDEW Elektromobilitäts-monitor

Berlin, Oktober 2026

 © BDEW

Management Summary

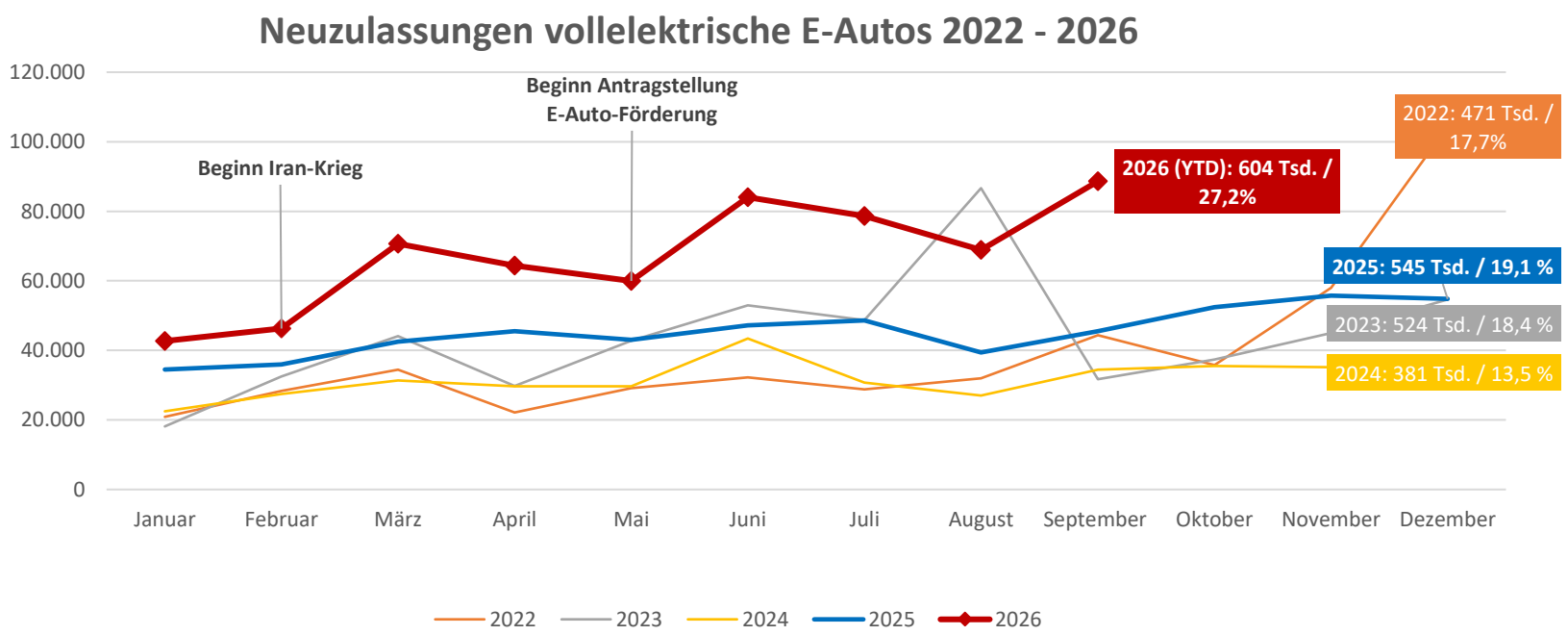
Ladeangebot überzeugt: Dichtes Ladenetz für Pkw und Lkw

1	**Rekord bei E-Pkw-Neuzulassungen:** Bereits in den ersten drei Quartalen 2026 wurde der Vorjahresrekord eingestellt. Aktuelle Gründe: Hohe Tankpreise und Förderung. Die EU-Flottengrenzwerte sichern seit 2025 ein wachsendes und zunehmend preislich vergleichbares Pkw-Angebot. Seit 2026 wächst auch der Gebrauchtwagenmarkt erstmals spürbar.
2	**Massiv ausgebautes Ladeangebot für E-Pkw:** 2026 wurde die Schwelle von 11 GW bei der installierten öffentlichen Ladeleistung in Deutschland und 220 Tsd. Ladepunkten überschritten. Die zeitgleiche Belegung der Ladepunkte steigt trotz der Rekordzulassungen von E-Pkw im Vergleich zu 2025 nur leicht von 12 auf 13 Prozent.
3	**Bereits heute initiales Ladenetz für E-Lkw verfügbar:** Rund 790 Ladestandorte stehen in Deutschland für vollelektrische Lkw zur Verfügung. Tendenz steigend. Das Ladeangebot deckt die Fahrrouten der Logistiker bereits gut ab.
4	**Tanken ist deutlich teurer als Laden:** E-Mobilisten sparen bei jedem Ladevorgang. Wird zuhause über eine Photovoltaik-Anlage für 28 Cent pro Liter geladen, ist die Ersparnis mit rd. 1,90 Euro pro Liter am größten. Selbst beim teuersten Ladeszenario laden sie für umgerechnet durchschnittlich 1,56 EUR/Liter und sparen damit rd. 60 Cent.
5	**Einmal elektrisch immer elektrisch:** 94 Prozent der E-Autofahrer würden sich beim nächsten Autokauf wieder für ein Elektroauto entscheiden. 91% der E-Autofahrer sehen ihre Erwartungen an den Lademarkt als erfüllt an.

01 ENTWICKLUNG DER NEUZULASSUNGEN VON E-PKW

Die Neuzulassungen übertrafen 2026 bereits im dritten Quartal den Rekordwert des Vorjahres 2025

Die Neuzulassungen von E-Autos bewegen sich seit 2025 auf einem konstant steigenden Pfad.

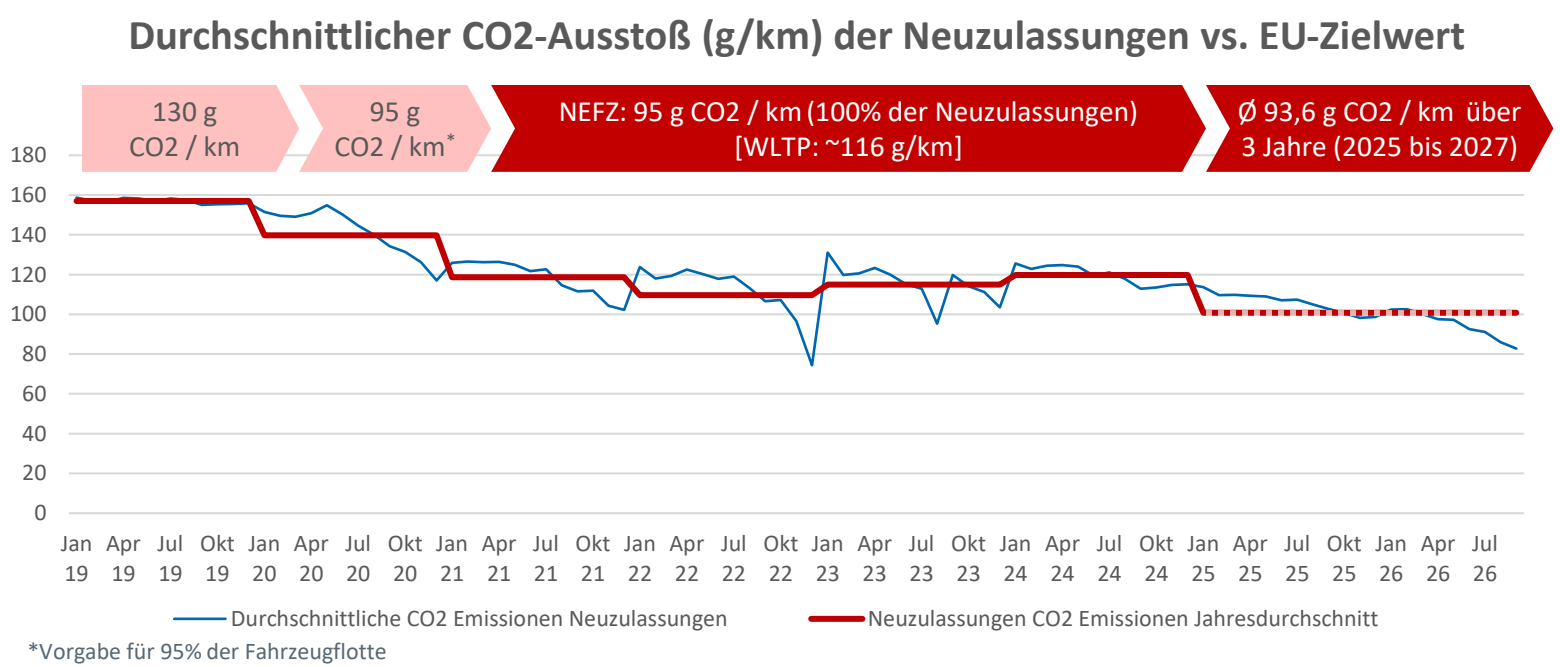


- 2026 wurden bisher mehr als 604 Tsd. E-Pkw neu zugelassen.
- Seit Sommer 2026 liegt der Anteil vollelektrischer E-Pkw über einem Drittel der Neuzulassungen.
- Treiber sind neben den CO2-Flottengrenzwerten offensichtlich der Kraftstoffpreisanstieg infolge des Iran-Krieges sowie die neue E-Auto-Förderung.

Quelle: FZ 8 - Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 2019 – 2026, Kraftfahrtbundesamt

Die CO2-Flottengrenzwerte beschleunigen den E-Pkw-Hochlauf deutlich

Der deutliche Anstieg der E-Pkw-Neuzulassungen korreliert jeweils mit den Verschärfungen der europäischen CO2-Flottengrenzwerte für Pkw 2020, 2021 und 2025

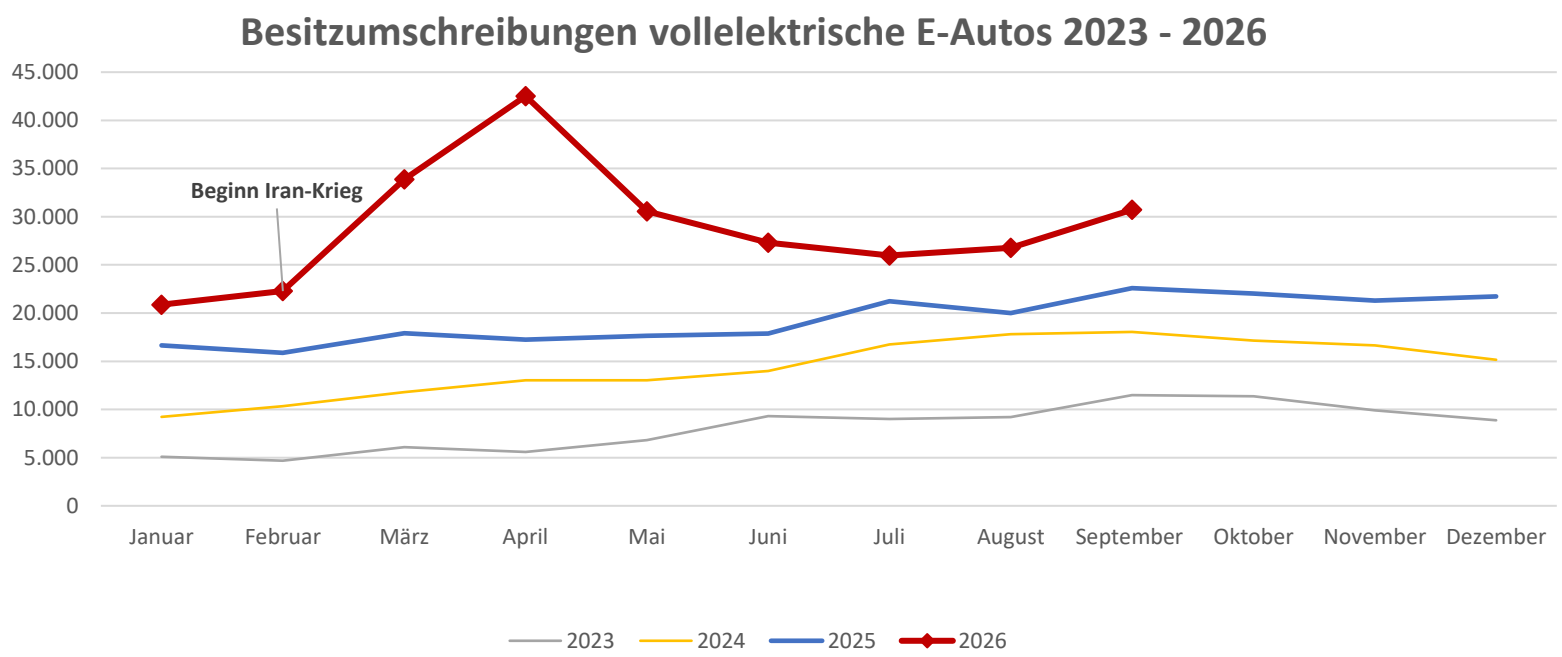


- Der CO2-Zielwert für 2021ff von 95g/km entspricht dem NEFZ-Verfahren. Im seit 2021 gültigen WLTP-Verfahren entspricht dies rd. 116 g/km. Das EU-Flottenziel 2025 beträgt im Durchschnitt 93,6 g/km (EU KOM 2023).
- Im Juni 2025 beschloss die EU, die Erreichung des Jahresziels 2025 über den Durchschnitt 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: FZ 8 - Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 2019 – 2026, Kraftfahrtbundesamt

Der Irankrieg beschleunigte ebenfalls die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes

Wie bei den Neuzulassungen übertrafen die Besitzumschreibungen 2026 bereits im dritten Quartal den Rekordwert des Vorjahres 2025

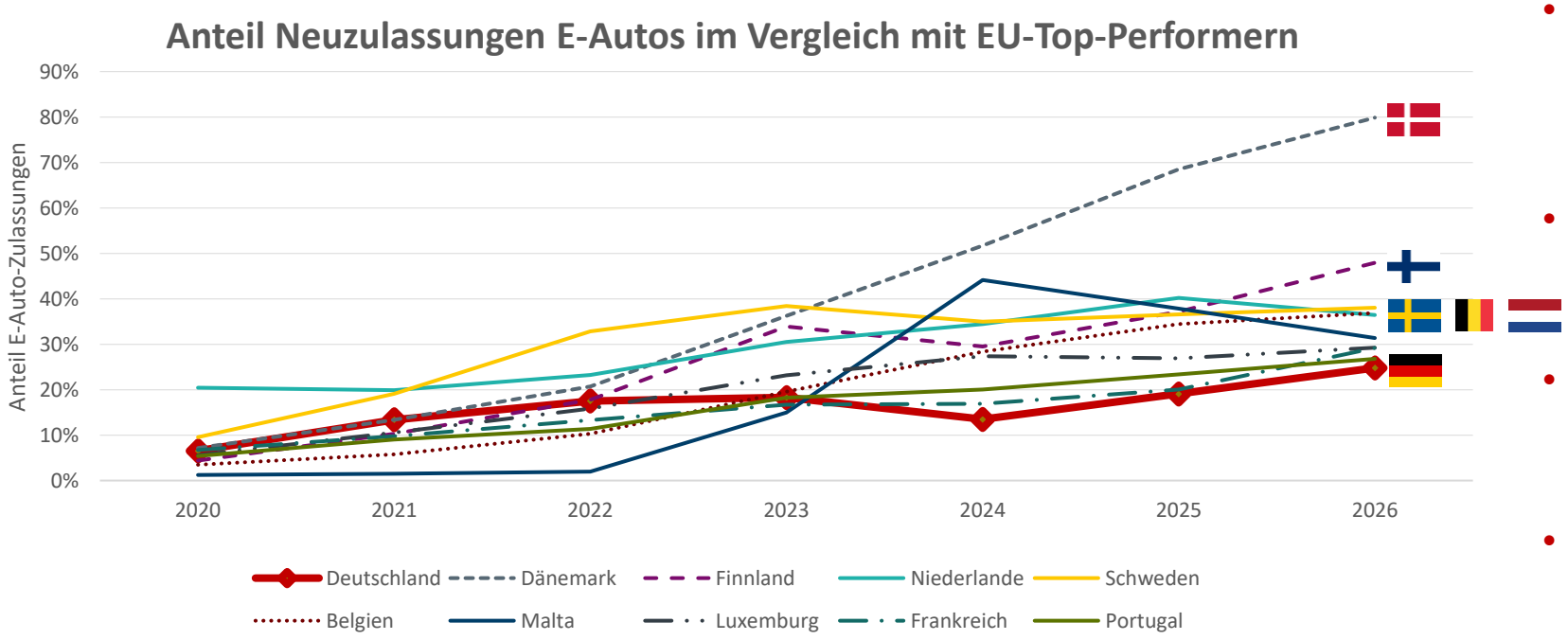


- 2026 haben bisher etwa 261 Tsd. E-Autos die Besitzerin oder den Besitzer gewechselt.
- Wie bei den Neuzulassungen ist der Kraftstoffpreisanstieg seit Februar 2026 ein starker Treiber.
- Mit der Etablierung des Gebrauchtwagenmarktes wird Elektromobilität für viele möglich.

Quelle: FZ 9 - Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 2023 – 2026, Kraftfahrtbundesamt

Unter den europäischen Top 10 bei den Neuzulassungen liegt Deutschland auf Platz 10

Der deutsche Zulassungsrekord wird in neun EU-Ländern zum Teil deutlich übertroffen. Wesentliche Ursache dürfte der jeweilige politischen Rahmen in den Ländern sein.

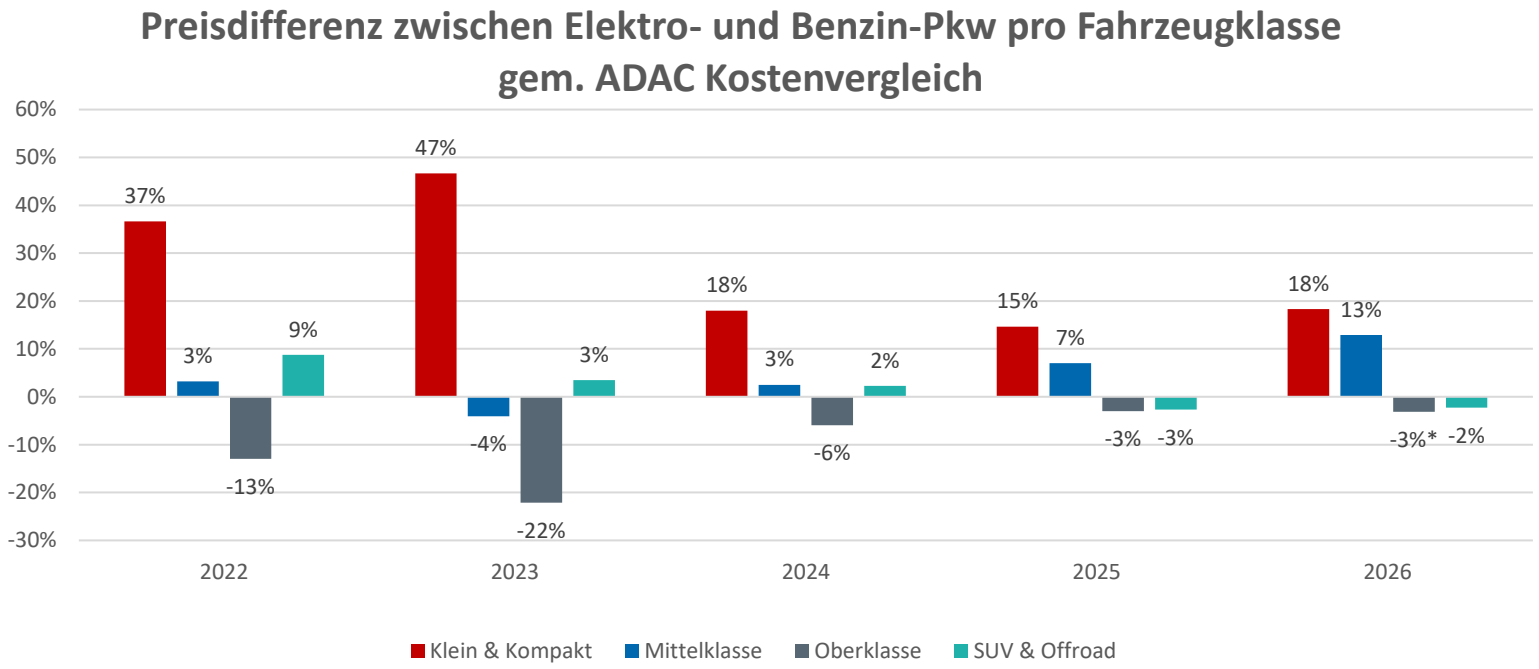


- In Dänemark, den Niederlanden und Finnland sind Reduktionen oder Befreiungen bei den Zulassungssteuern primäre Treiber des E-Auto-Hochlaufs.
- In Schweden zahlen Halter CO2-intensiver Neuwagen in den ersten drei Jahren eine erhöhte Kfz-Steuer.
- In Belgien sind seit 2026 sind nur noch emissionsfreie Dienstwagen steuerlich absetzbar.
- In den Niederlanden spielt, wie in Deutschland, zusätzlich eine niedrigere Dienstwagenbesteuerung für E-Autos eine große Rolle.

Quelle: European Alternative Fuels Observatory, Europäische Kommission

Die Anschaffungspreise von BEV haben sich seit 2023 deutlich ihren Verbrenner-Pendants angenähert

Gleichwohl stieg der Unterschied für Klein- und Mittelklassefahrzeuge 2026 wieder leicht an.



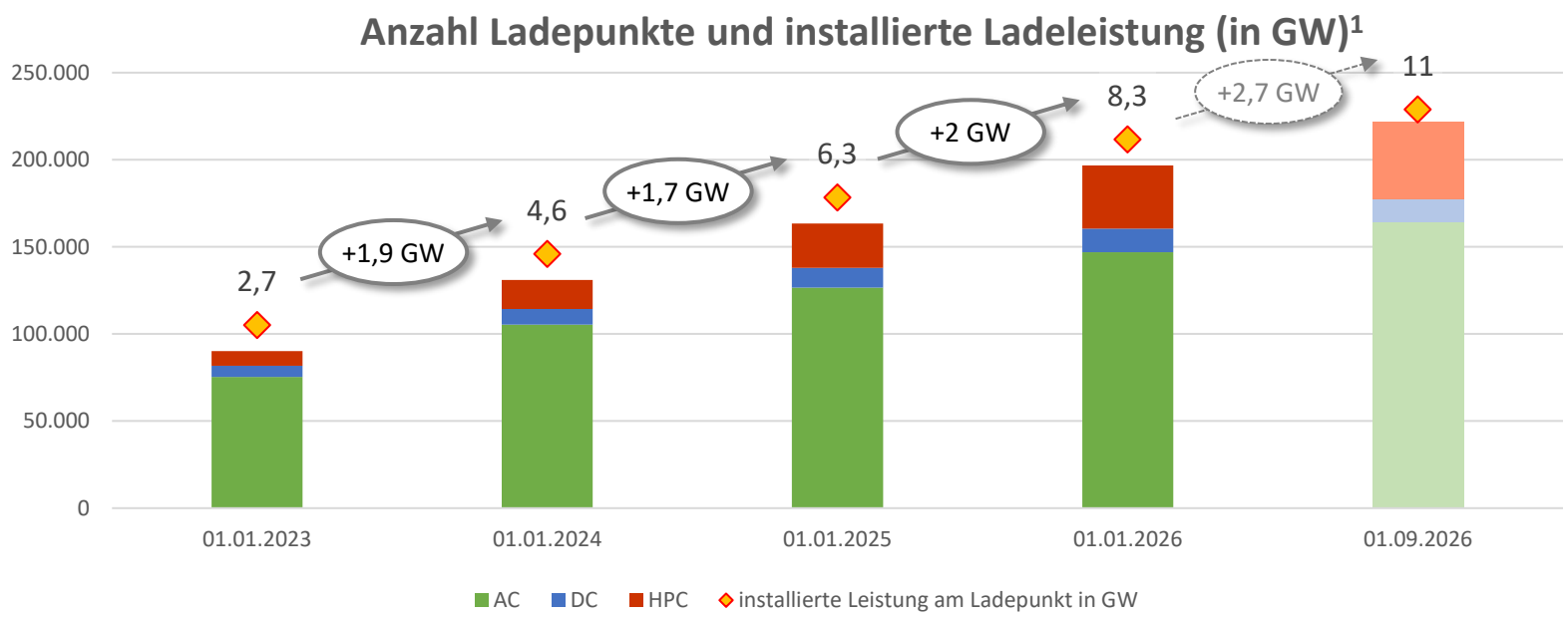
- Auf Basis des ADAC-Kostenvergleichs wurden die Listenpreise von Elektro-Pkw mit denen ihrer äquivalenten Benziner-Modelle verglichen.
- Von 2022 bis 2025 ist eine Preisangleichung über alle Fahrzeugsegmente hinweg zu beobachten.
- Die Betriebskosten für E-Fahrzeuge sind in jedem Fahrzeugsegment deutlich niedriger (siehe Folie 12).

Quelle: Kostenvergleich: Elektroauto, Plug-in-Hybrid, Benziner oder Diesel. Was ist günstiger?, ADAC, Berechnung und Darstellung: BDEW. Fahrzeugklassifizierung nach KBA.
*Die Berechnungen für die Fahrzeuge der Oberklasse im Jahr 2026 basieren auf einer unzureichenden Stichprobengröße von zwei Fahrzeugen.

02 ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN LADEANGEBOTS

Öffentliches Ladeangebot wächst weiter

Ultraschnelllader (HPC) treiben die Anzahl an Ladepunkten sowie die installierte Ladeleistung weiter nach oben. Im Laufe des Jahres wurde die Schwelle von 11 GW überschritten.

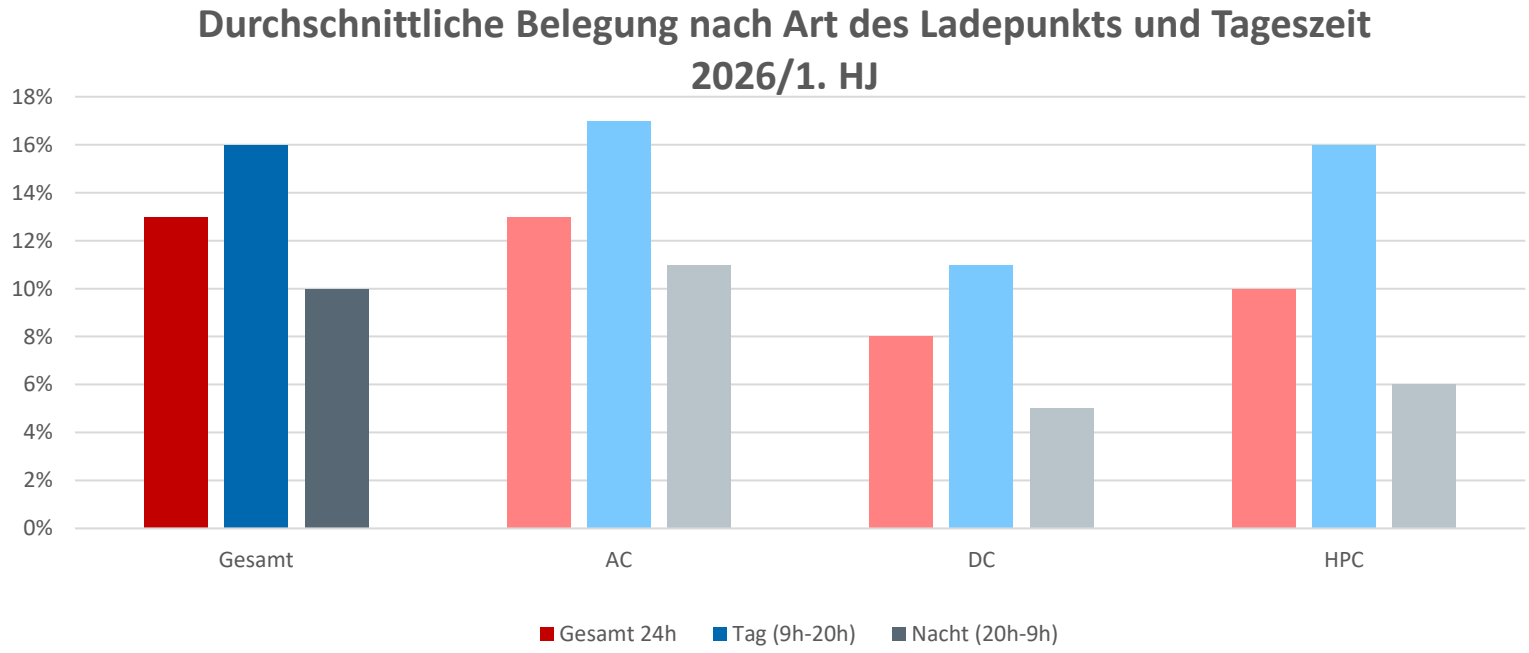


- 2026 erfolgt ein weiter konstant hoher Zubau an Ladeleistung und Ladepunkten.
- Deutschland überfüllt mit rund 250 Prozent die in der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) festgelegten Ziele der Europäischen Union deutlich.
- Dies gilt für fast alle europäischen Länder (s. EAFO AFIR Tracker).

Quellen: 2023-September 2026: Ladesäulenregister, Bundesnetzagentur (BNetzA); September 2026: European Alternative Fuels Observatory, Europäische Kommission

Zeitgleiche Belegung von Ladepunkten ist weiter gering

Im Vergleich zu 2025 steigt die durchschnittliche zeitgleiche Belegung um einen Prozentpunkt auf 13 Prozent. Auch langsamere AC-Ladepunkte sind durchschnittlich nie zu mehr als 17 Prozent zeitgleich belegt.

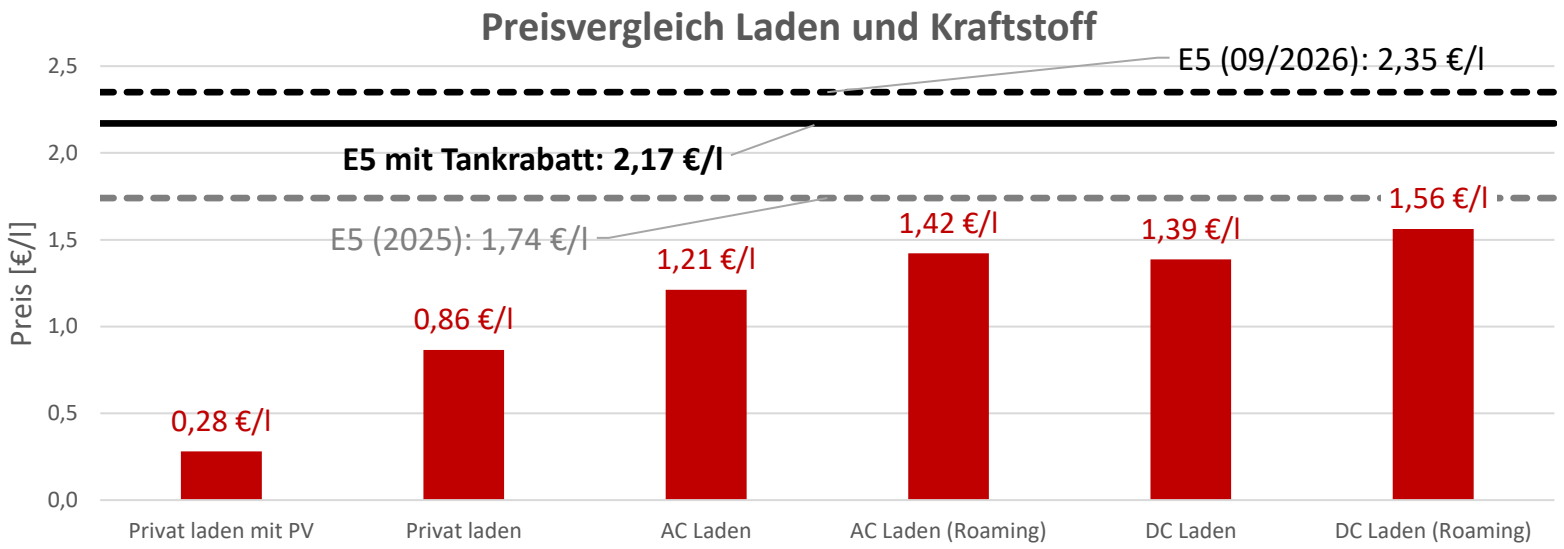


- Im Vergleich zu 2025 wächst die zeitgleiche Belegung um einen Prozentpunkt.
- In allen drei Kategorien ist die Belegung tagsüber am höchsten.
- Der geringste Unterschied in der Tag-/Nacht-Nutzung tritt bei AC-Ladepunkten auf.

Quelle: BDEW-Ladesäulentracker

Tanken ist deutlich teurer als Laden

Selbst im ungünstigsten Ladeszenario – Schnelladen bei einem Fremdanbieter (Roaming) – ist öffentliches Laden günstiger als die durchschnittlichen Tankstellenpreise.



- Die Ladetarife wurden über Durchschnittsverbräuche von vollelektrischen E-Pkw und Benzinern in EUR/Liter umgerechnet.
- Im günstigsten Lade-Szenario (Zuhause Laden mit PV-Anlage) kostet der Liter 0,28 Euro/Liter.
- Im ungünstigsten Ladeszenario (Schnelladen bei einem Fremdanbieter (Roaming)) kostet öffentliches Laden mit den fünf meistgenutzten Ladetarifen im Schnitt 1,56 Euro/Liter.
- Wichtig: In der Regel werden verschiedene Lademöglichkeiten genutzt, so dass am Ende ein Mischpreis entsteht.

Annahmen: Erzeugungskosten Strom mit PV: 0,12 €/kWh; Strompreis zuhause: 0,37 €/kWh; Durchschnittspreise für öffentliches Laden (berechnet den aus Ladetarifen der TOP 5 Anbieter nach Nutzungshäufigkeit): AC: 0,52 €/kWh; DC: 0,59 €/kWh; AC (Roaming): 0,61 €/kWh; DC (Roaming): 0,67 €/kWh (ohne Blockiergebühren); Verbrauch E5 (100km): 7,7l ; Verbrauch Strom (100km): 18 kWh.

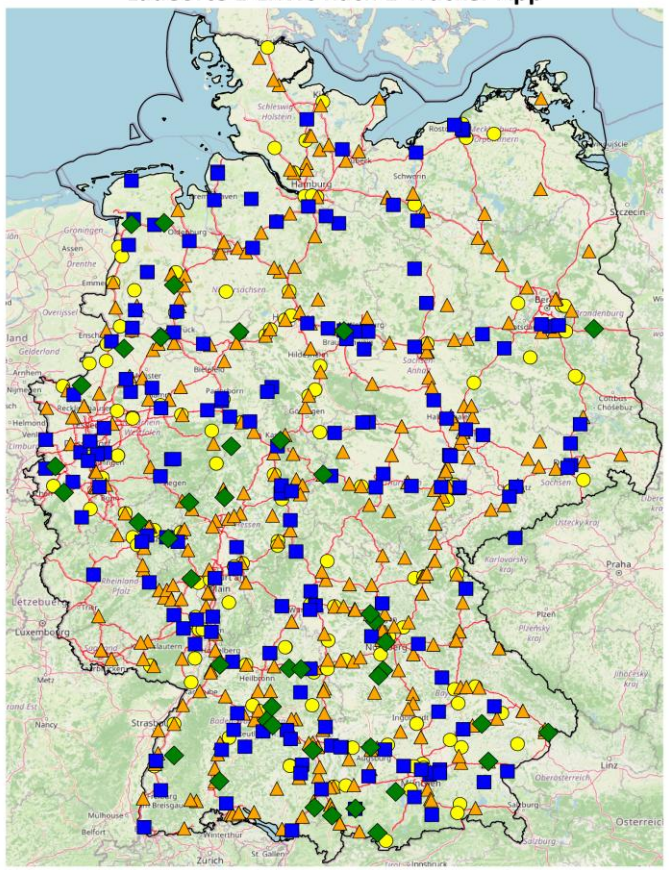
Quellen: Kraftstoffpreise im Monatsdurchschnitt: Kraftstoffpreise im EU-Vergleich 2026, Statistisches Bundesamt; Verbrauch Benzin: Energieverbrauch und Kraftstoffe, Umweltbundesamt; Strompreis: Strompreisanalyse, BDEW; Ladepreise: Chargeprice; Erzeugunskosten Strom mit PV: Stromentstehungskosten PV Fraunhofer ISE

Wir danken CHARGEPRICE für die Bereitstellung der Daten. (chargeprice.net)

Für E-Lkw besteht in Deutschland bereits ein gut entwickeltes initiales Ladenetz

E-Lkw können an 789 Standorten öffentlich laden. Damit steht bereits ein gutes Ladeangebot zur Verfügung, dass durch die Mitnutzung von Pkw HPC Ladestandorten, eine flächendeckende Abdeckung bietet.

Ladeorte E-LKWs nach E-Trucker App



Legende: Die Standorte ermöglichen Lkw-Laden wie folgt:

- Durchfahrt
- Nur mit Abkoppeln
- Abkoppeln empfohlen
- Rückwärts raus

- E-Lkw Fahrer greifen in der Praxis auf 789 öffentliche Ladestandorte zurück (eTrucker-App).
- Viele Ladestandorte wurden als HPC – Hubs für PKW errichtet und stehen nun für E-Lkw zur Verfügung.
- An 411 Standorten ist dabei laden ohne abkoppeln möglich.
- Zudem nutzen E-Lkw zahlreiche weitere Ladestationen in den Logistikdepots.

Quelle: E-Trucker-App: Startseite – eTrucker

Wir danken eTrucker für die Bereitstellung der Daten.

03 AUSZUG BDEW NUTZERUMFRAGE 2025

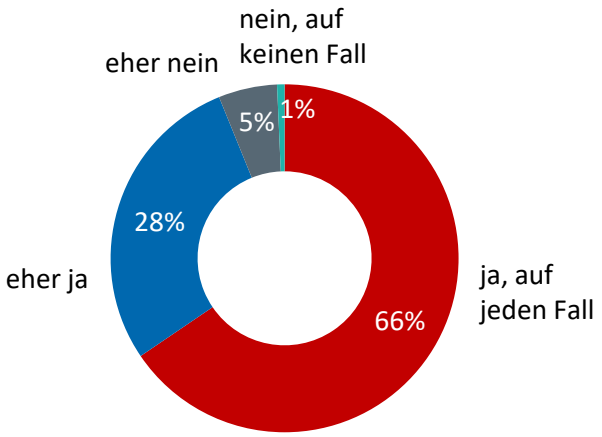
Vollständige Ergebnisse: 5. BDEW Nutzerumfrage: Elektromobilität und Laden 2026

Erneuter Kauf eines Elektroautos und Weiterempfehlung

94 Prozent würde sich beim nächsten Autokauf wieder für ein Elektroauto entscheiden und ebenfalls 94 Prozent den Kauf auch grundsätzlich Dritten empfehlen. Mit steigender Erfahrung werden Elektroautos mehr weiterempfohlen.

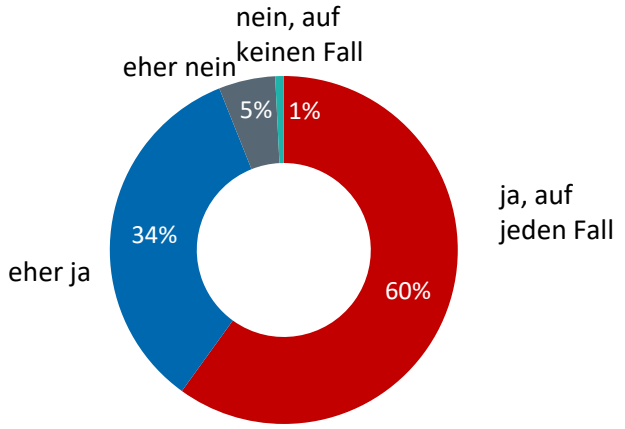
Frage: „Wenn Sie heute Ihre Erfahrungen zusammenfassen: Würden Sie (für sich) wieder ein E-Auto kaufen?“

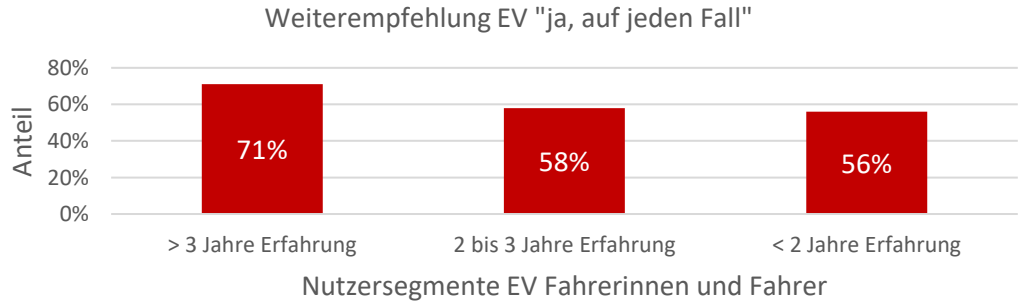
Voraussetzung: - (N = 1.009)



Frage: „Wenn Sie an Freunde, Bekannte und Kollegen denken: Würden Sie ein Elektroauto grundsätzlich weiterempfehlen?“

Voraussetzung: - (N = 1.009)



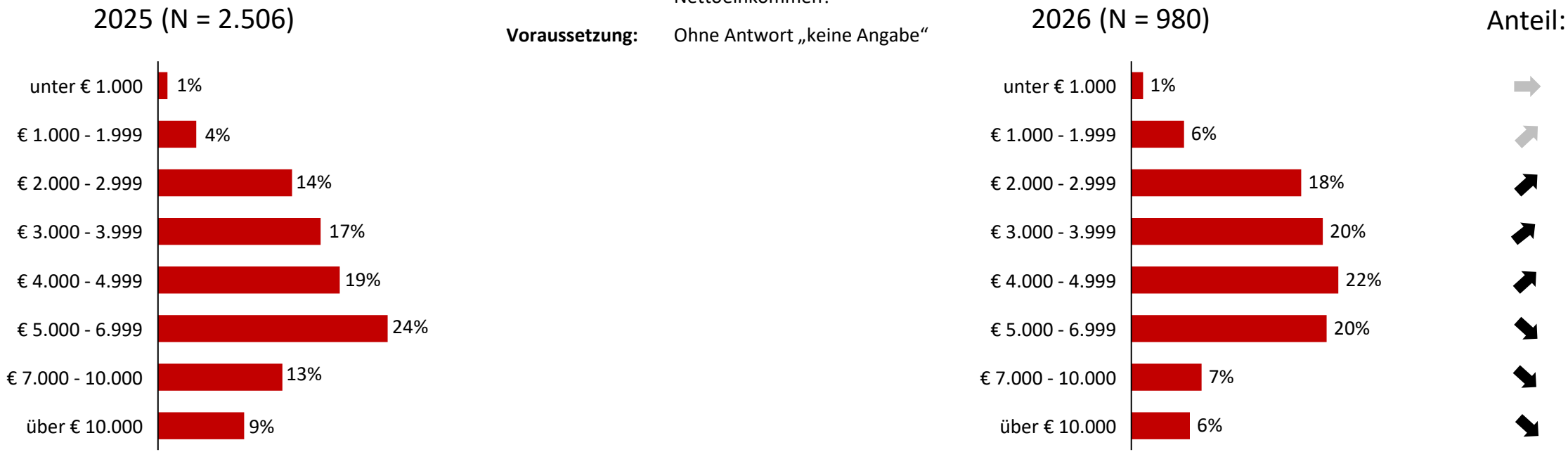


Käufergruppen von E-Autos werden breiter

Der Vergleich zum Vorjahr (2025) zeigt, dass zunehmend auch Haushalte mit mittlerem Einkommen elektrisch unterwegs sind.

Frage: „Wie hoch ist Ihr monatliches Haushalts-Nettoeinkommen?"

Voraussetzung: Ohne Antwort „keine Angabe"



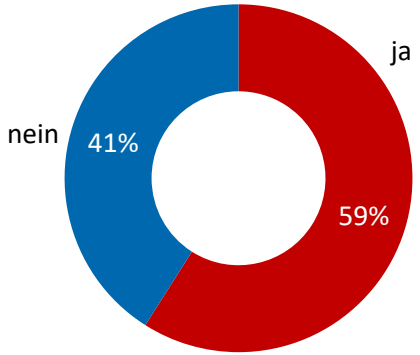
BDEW, Nutzerumfrage, 2025

Fast 60 Prozent der E-Mobilisten verwenden Apps für gute Ladepreise

Dreiviertel aller Befragten zahlen an AC-Ladesäulen maximal 59 Cent pro kWh und an Schnellladesäulen maximal 69 Cent.

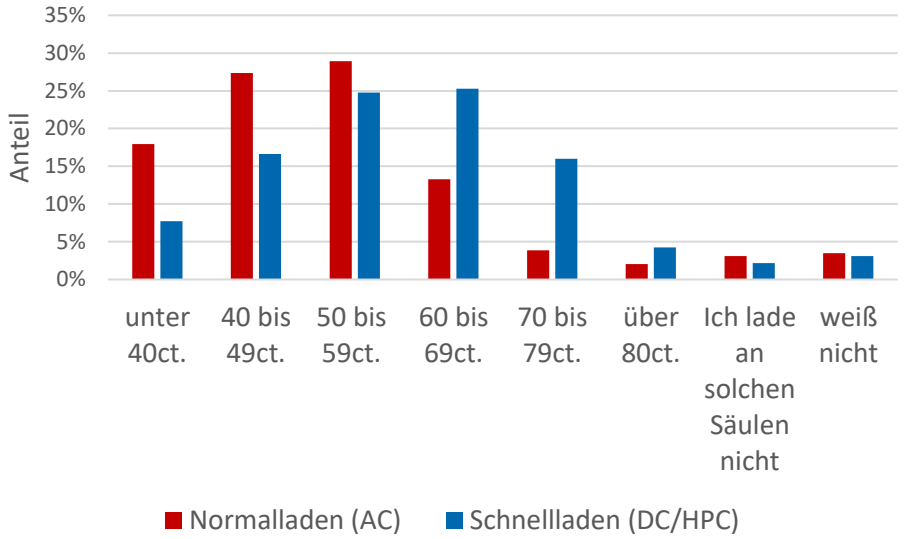
Frage: „Nutzen Sie Preis-Vergleichs-Apps?“

Voraussetzung: Person nutzt min. einen öffentlichen Ladeort (N = 775)



Frage: „Wie viel zahlen Sie üblicherweise pro Kilowattstunde beim öffentlichen Laden?(Falls Sie mehrere Tarife nutzen, denken Sie an den, den Sie am häufigsten verwenden)“

Voraussetzung: Person nutzt mind. einen öffentlichen Ladeort (N = 775)

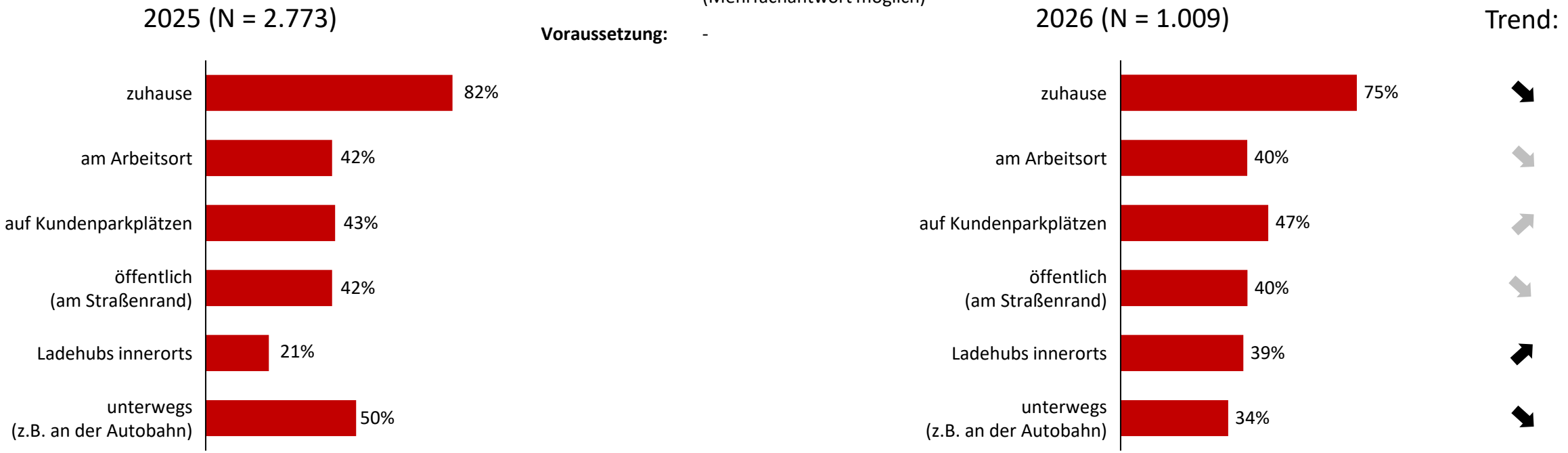


Bedeutung öffentlicher Ladehubs innerorts nimmt zu

Im Vergleich zu 2025 gewinnen vor allem Ladestationen innerorts für das öffentliche Laden an Bedeutung. Laden zuhause und an den Fernverkehrsstraßen wird eine geringere Bedeutung beigemessen als 2025.

Frage: „Wo laden Sie Ihr E-Auto?“ (Mehrfachantwort möglich)

Voraussetzung: -



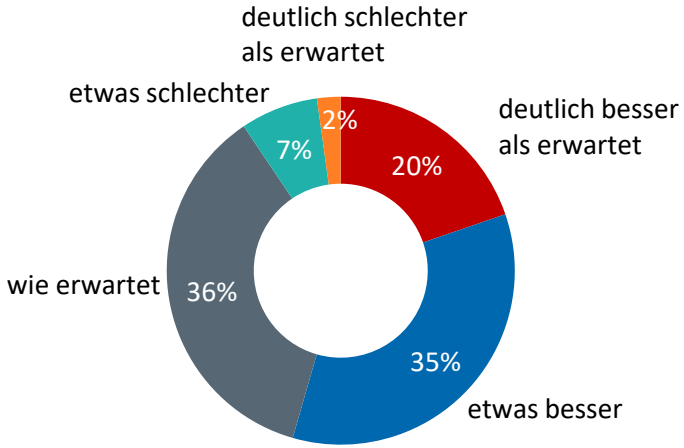
BDEW, Nutzerumfrage, 2025

Erwartungshaltung gegenüber dem öffentlichen Ladeangebot

Insgesamt sehen 91 Prozent die Erwartungen an das öffentliche Laden erfüllt, 55 Prozent sogar übererfüllt.

Frage: „Generell: Wie gut erfüllen die aktuellen Ladepunkte Ihre Erwartung als EV-Fahrerin bzw. -Fahrer?“

Voraussetzung: Person nutzt min. einen öffentlichen Ladeort (N = 775)



HINTERGRUND

Zielsetzung des Monitors

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 im BDEW

Die Wertschöpfungskette des Lademarktes



- **> 220.000** öffentliche Ladepunkte
- **> 11 GW** installierte Ladeleistung

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



bdew

Ansprechpartnerinnen und -partner bei Rückfragen

Dr. Jan Strobel
Abteilungsleiter
Abteilung Energieeffizienz,
Vertrieb und Mobilität

Alexander Schmaus
Fachgebietsleiter
Abteilung Energieeffizienz,
Vertrieb und Mobilität

Katja Sandscheper
Pressesprecherin
Geschäftsbereich
Kommunikation

Noa Zogo Ayissi
Werkstudent
Abteilung Energieeffizienz,
Vertrieb und Mobilität

Joel Weber
Fachgebietsleiter
Abteilung Energieeffizienz,
Vertrieb und Mobilität

BDEW Bundesverband der
Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32 · 10117 Berlin
www.bdew.de