

Monitor 2025

ELEKTRO- MOBILITÄT UND SOZIALE TEILHABE

Ein statistisches Porträt des
Pkw-Markts in Deutschland
aus sozialer Sicht



Für weitere Informationen:
International Council on Clean Transportation Europe
Fasanenstraße 85, 10623 Berlin
communications@theicct.org
www.theicct.org

© 2025 International Council on Clean Transportation

Der Monitor wird gefördert durch die

**STIFTUNG
MERCATOR**

Autor:innen: Kyle Morrison, Sonsoles Díaz, Alexander Plummer,
Sandra Wappelhorst, Sophie Ehmsen, Michelle Monteforte
Design und Visualisierung: Hahn + Zimmermann, Bern

Gedruckt auf 100% recyceltem Papier

Eine elektronische Version des Monitors ist online verfügbar unter:
www.theicct.org/Elektromobilitaet_und_Teilhabe

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	2
1 Einleitung	5
2 Entwicklung des Pkw-Markts	9
3 Regionale Unterschiede beim Zugang zu Elektro-Pkw und Ladeinfrastruktur	15
4 Soziale Faktoren beim Zugang zu Elektro-Pkw	25
5 Anschaffungs- und Ladekosten von Elektro-Pkw	35
6 Politikmaßnahmen zur Förderung sozialer Teilhabe im Übergang zu Elektro-Pkw	43
Anhang	46
Hinweise zu den Datenquellen	46
Abbildungs- & Tabellenverzeichnis	46
Abkürzungsverzeichnis	48
Begrifflichkeiten, Methoden, Annahmen, Datenquellen	49
Literaturverzeichnis	52

ZUSAMMENFASSUNG

Das Auto bleibt ein zentrales Verkehrsmittel in Deutschland: 82 Prozent der Pkw-Besitzer:innen halten ein eigenes Fahrzeug für unverzichtbar, in Kleinstädten sind es sogar 89 Prozent (DAT, 2025a). Elektrofahrzeuge – hier im Sinne von batteriebetriebenen Fahrzeugen – stellen vor diesem Hintergrund eine klimafreundlichere Alternative dar.

Der Anteil von Elektro-Pkw an den Neuzulassungen steigt, und auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt findet sich eine wachsende Zahl an Elektrofahrzeugen. Dennoch bleiben Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiterhin dominant. Ob alle Bevölkerungsgruppen am Wandel hin zu Elektro-

Pkw partizipieren können, hängt maßgeblich von Faktoren wie Anschaffungskosten, Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und individuellen Lebensumständen ab. Die soziale Teilhabe stellt daher einen zentralen Gestaltungsaspekt der Antriebswende, d.h. des Übergangs von Verbrenner- zu Elektro-Pkw, dar.

Dieser Monitor analysiert den deutschen Pkw-Markt aus sozialer Perspektive, mit besonderem Fokus auf Elektrofahrzeuge. Aus Daten zu Zulassungen, Besitzumschreibungen, Fahrzeugbeständen, Ladeinfrastruktur und politischen Fördermaßnahmen lassen sich folgende zentrale Erkenntnisse ableiten:



ENTWICKLUNG DES PKW-MARKTS

Benzin- und Diesel-Pkw stellten auch im Jahr 2024 weiterhin den größten Anteil der Pkw-Neuzulassungen. Im ersten Halbjahr 2025 verringerte sich ihr Marktanteil jedoch, während elektrifizierte Antriebe zulegten. Der Anteil der Elektro-Pkw stieg damit von 13,5 Prozent im Jahr 2024 auf knapp 18 Prozent zum 1. Juli 2025, Plug-in-Hybride machten rund 10 Prozent der Neuzulassungen aus.

Auch bei den Besitzumschreibungen dominierten Benzin- und Diesel-Pkw weiterhin; der Anteil von Elektrofahrzeugen lag hier mit 3,2 Prozent deutlich unter dem der Neuzulassungen.

Innerhalb der Elektro-Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten verzeichneten Minis und Kleinwagen im ersten Halbjahr 2025 ein Wachstum von 84 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum, die obere Mittelklasse und Oberklasse sogar von 164 Prozent. Die höchsten absoluten Zulassungszahlen entfielen auf SUVs und Geländewagen, gefolgt von der oberen Mittelklasse und Oberklasse.



REGIONALE DYNAMIKEN

Im Jahr 2024 betrug der Marktanteil von Elektro-Pkw an den gesamten Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 13,5 Prozent. Dabei lagen die Anteile in städtischen Regionen bei 13,7 Prozent, in suburbanen Regionen bei 13,6 Prozent und in ländlichen Regionen bei 12,3 Prozent.

Betrachtet man ausschließlich private Neuzulassungen, so erreichten Elektro-Pkw einen höheren Marktanteil von 15,0 Prozent. Städtische und suburbane Regionen verzeichneten jeweils 15,2 Prozent, ländliche Regionen lagen bei 13,7 Prozent.

Gewerbliche Neuzulassungen wiesen insgesamt einen geringeren Elektro-Pkw-Anteil von 12,8 Prozent auf, mit 13,1 Prozent in städtischen, 12,8 Prozent in suburbanen und 11,3 Prozent in ländlichen Regionen.

Auch die öffentliche Ladeinfrastruktur war ungleich verteilt: Zum 1. Januar 2025 verfügten suburbane Regionen über die höchste Dichte an Normal-Ladepunkten, gefolgt von ländlichen Regionen. Städtische Regionen wiesen die geringste Dichte auf. Bei Schnellladepunkten war die Dichte in ländlichen und suburbanen Regionen ebenfalls höher als in städtischen Regionen.



SOZIALE FAKTOREN

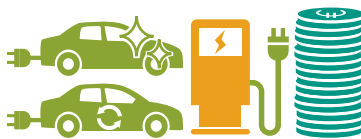
Der Besitz von Elektro-Pkw variiert nach sozialen Merkmalen wie Geschlecht, Alter und Einkommen. Zum 1. Januar 2024 waren etwa 70 Prozent der privaten Elektro-Pkw auf Männer zugelassen. Ebenfalls rund 70 Prozent aller privaten Elektro-Pkw befanden sich im Besitz von Personen zwischen 35 und 64 Jahren. Betrachtet man nur die jungen Neuwagen (zum 1. Januar 2024 maximal ein Jahr alt), zeigt sich: Frauen besaßen tendenziell kleinere Fahrzeuge, während Männer häufiger größere Modelle wie SUVs fuhren.

Im Jahr 2024 lag das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen von Halter:innen alternativer Antriebe – dazu zählen Elektro-Pkw, Plug-in-Hybride, Hybride und gasbetriebene Fahrzeuge – bei 4.300 Euro pro Monat, gegenüber 3.200 Euro bei Halter:innen von Benzin-Pkw und 3.600 Euro bei Halter:innen von Diesel-Pkw. Auch bei Gebrauchtwagenkäufer:innen alternativer Antriebe zeigen sich vergleichsweise höhere Einkommen.

KOSTEN



Elektrofahrzeuge sind in der Anschaffung weiterhin teurer als Benzin-er, auch wenn ihr durchschnittlicher Neuwagenpreis 2024 leicht auf 45.900 Euro sank. Gebrauchte Elektro-Pkw wurden ebenfalls günstiger, der durchschnittliche Preis fiel hier von 35.900 auf 34.800 Euro. Im Vergleich stiegen die Preise für Benzin-er, Diesel und Hybride leicht an, wobei Benzin-er mit durchschnittlich 25.300 Euro die günstigste Option auf dem Gebrauchtwagenmarkt waren.



Die Kosten für das öffentliche Laden eines Elektro-Pkw hängen von Ladeleistung, Tarifmodell und Ladeort ab. Im Schnitt ist das Laden über das eigene Netzwerk eines Mobilitätsstromanbieters (MSP) am günstigsten. Deutlich teurer ist das Laden über Roaming-Vereinbarungen an Ladepunkten anderer Anbieter. Das Ad-hoc-Laden – also das spontane Laden ohne vorherige Registrierung – liegt beim Normalladen preislich zwischen diesen Optionen, während es beim Schnellladen durchschnittlich die teuerste Alternative darstellt.

Die Ladekosten variieren zudem nach Fahrprofilen: Die niedrigsten jährlichen Kosten entstehen beim städtischen Pendeln mit Laden ausschließlich im eigenen MSP-Netz (ca. 1.400 Euro). Für Nutzer:innen mit langen Fahrstrecken, die öffentlich über Roaming laden, fallen die höchsten jährlichen Kosten an (nahezu 6.000 Euro). Trotz dieser Unterschiede bleibt das Laden eines Elektro-Pkw insgesamt kostengünstiger als das Tanken eines vergleichbaren Benzin-ers.

POLITISCHE MAßNAHMEN



Gezielte Maßnahmen sind entscheidend für eine Antriebswende, die allen Bevölkerungsgruppen den Zugang zu Elektro-Pkw ermöglicht – insbesondere denjenigen, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind. Internationale Beispiele zeigen verschiedene Ansätze: In Frankreich unterstützt ein soziales Leasingprogramm einkommensschwache Haushalte durch niedrige Monatsraten für Elektrofahrzeuge. Indien und Singapur setzen auf Aufklärungskampagnen und digitale Informationsplattformen, um Wissen über Elektromobilität zu verbessern und Hemmnisse abzubauen. In Deutschland erfolgt die Förderung vor allem durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur und finanzielle Anreize für Unternehmen.

Um die soziale Teilhabe und gesellschaftliche Akzeptanz weiter zu stärken, könnten gezielte Maßnahmen ergänzt werden. Erfolgreiche Ansätze aus dem Ausland lassen sich dabei an deutsche Rahmenbedingungen anpassen, um eine faire und sozial ausgewogene Antriebswende zu gestalten.



1

EINLEITUNG

Auf deutschen Straßen ist eine wachsende Zahl von Elektro-Pkw unterwegs. Der Übergang von Verbrennungs- zu Elektrofahrzeugen – die sogenannte Antriebswende – wirft jedoch nicht nur technische und ökologische Fragen auf, sondern berührt auch zentrale gesellschaftliche Aspekte: Wer kann sich ein Elektroauto leisten? Wer hat Zugang zur notwendigen Ladeinfrastruktur? Und wer wird in der öffentlichen Debatte berücksichtigt? Die Frage der Teilhabe spielt eine entscheidende Rolle in der Diskussion um die Antriebswende.

BEDEUTUNG UND ENTWICKLUNG DES ELEKTRO-PKW-MARKTS

Elektroautos spielen eine wichtige Rolle in der deutschen Verkehrs- und Klimapolitik, insbesondere im Hinblick auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung aus dem Jahr 2025 ist die Förderung der Elektromobilität als wesentliches Element für die Zukunftsfähigkeit des Automobilstandorts Deutschland verankert (Bundesregierung, 2025).

Zum 1. Januar 2025 belief sich der Fahrzeugbestand in Deutschland auf über 49 Millionen Pkw, wobei der Anteil von Elektroautos bei 3,3 Prozent lag – 0,4 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Bis zum 1. April 2025 stieg der Anteil auf 3,5 Prozent (KBA 2025a).

Die Pkw-Neuzulassungen gingen 2024 auf weniger als 3 Millionen zurück (-300.000). Der Anteil von Elektroautos sank von gut 18 Prozent im Jahr 2023 auf weniger als 14 Prozent, stieg jedoch im ersten Halbjahr 2025 wieder auf knapp 18 Prozent (KBA 2025b). Ein wesentlicher Grund für den Rückgang im Jahr 2024 war das plötzliche Ende des Umweltbonus für Elektroautos im Dezember 2023.

Die Pkw-Besitzumschreibungen stiegen auf mehr als 6 Millionen (+400.000). Der Anteil von Elektroautos stieg zwischen 2023 und 2024 von knapp 2 Prozent auf knapp 3 Prozent; im ersten Halbjahr 2025 lag er bei 3,2 Prozent (KBA 2025c).

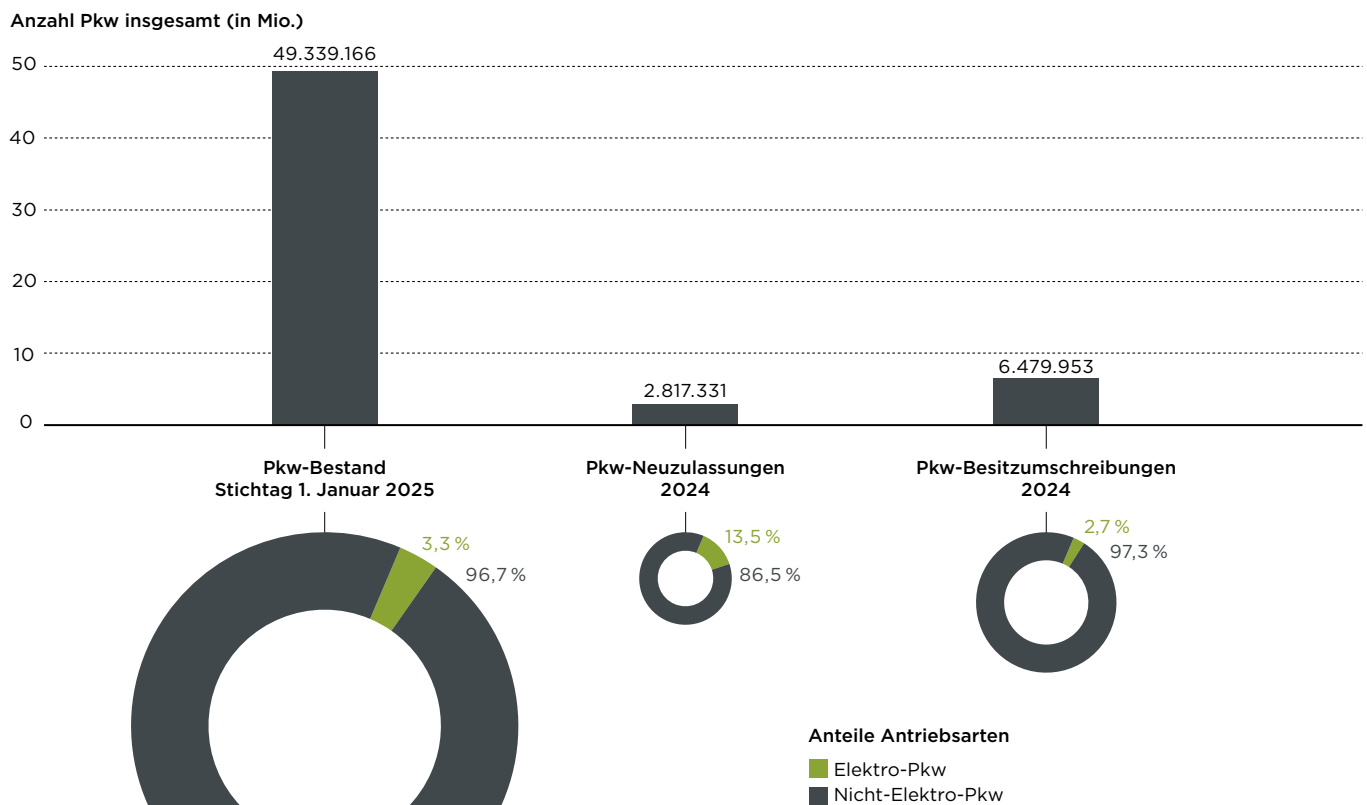
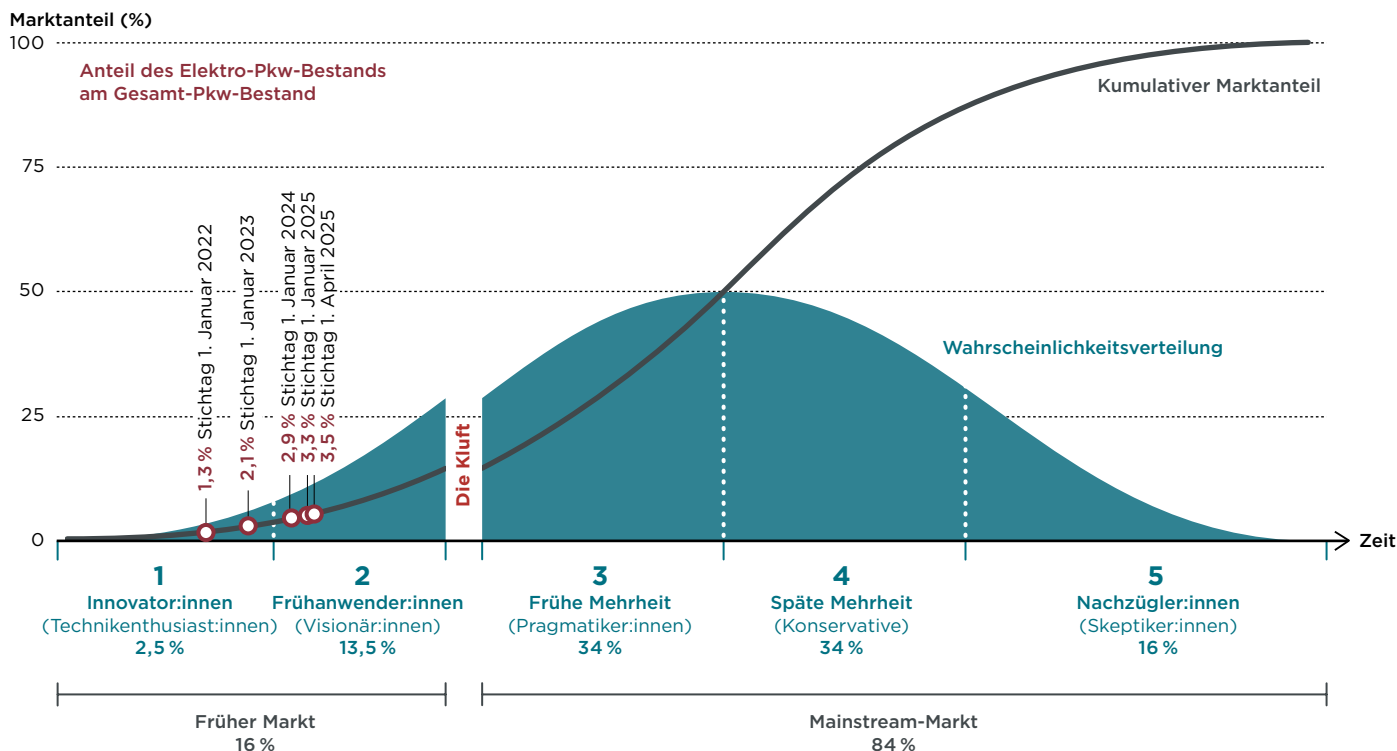


Abb. 1.1 Bestand, Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw und Anteil von Elektro- und Nicht-Elektro-Pkw in Deutschland.

Die Technologieakzeptanzkurve nach Rogers (1983), in der ergänzten Fassung von Moore (2014), eignet sich, um fördernde wie auch hemmende Faktoren bei der Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zu untersuchen. Sie differenziert Verbraucher:innen anhand von fünf Gruppen – Innovator:innen, Frühanwender:innen (Early Adopters), frühe Mehrheit, späte Mehrheit und Nachzügler:innen – und strukturiert so die Marktdiffusion visuell (Abbildung 1.2).

Nach Moore unterscheiden sich die Gruppen in ihren sozioökonomischen Merkmalen. Während etwa Frühanwender:innen in der Regel über die nötigen finanziellen Mittel und eine hohe Offenheit gegenüber neuen Technologien verfügen, zeigt sich die pragmatischere frühe Mehrheit oft noch zurückhaltend. Die größte Hürde in der Diffusion liegt entsprechend dem theoretischen Modell zwischen diesen beiden Gruppen.



Innovationsbereitschaft

- 1** Risikofreudige Technikenthusiast:innen, die daran interessiert sind, neue Ideen auszuprobieren.
- 2** Angesehene Visionär:innen, deren Meinung im sozialen System am meisten geschätzt und gehört wird; sie dienen als Vorbild für viele andere Mitglieder eines sozialen Systems.
- 3** Bewusst agierende Pragmatiker:innen, die Innovationen übernehmen, bevor sie im Durchschnitt des sozialen Systems angekommen sind.
- 4** Skeptische Konservative, die Innovationen mit Vorsicht betrachten; die Übernahme von Innovationen erfolgt häufig aufgrund wirtschaftlicher Notwendigkeit oder Druck von außen.
- 5** Traditionelle, skeptische Nachzügler:innen sind die letzten in einem sozialen System, die eine Innovation annehmen; sie besitzen fast keine Meinungsführerschaft.

Sozioökonomischer Status

- 1** Frühe Nutzer:innen (Innovator:innen, Frühanwender:innen, frühe Mehrheit) haben oft einen höheren sozialen Status als spätere Nutzer:innen; der soziale Status wird durch Merkmale wie Einkommen, Lebensstil, Vermögen und berufliches Ansehen bestimmt.
- 2**
- 3**
- 4** Spätere Nutzer:innen (späte Mehrheit, Nachzügler:innen) haben oft einen niedrigeren sozialen Status als frühere Nutzer:innen; der soziale Status wird durch Merkmale wie Einkommen, Lebensstil, Vermögen und berufliches Ansehen bestimmt.
- 5**

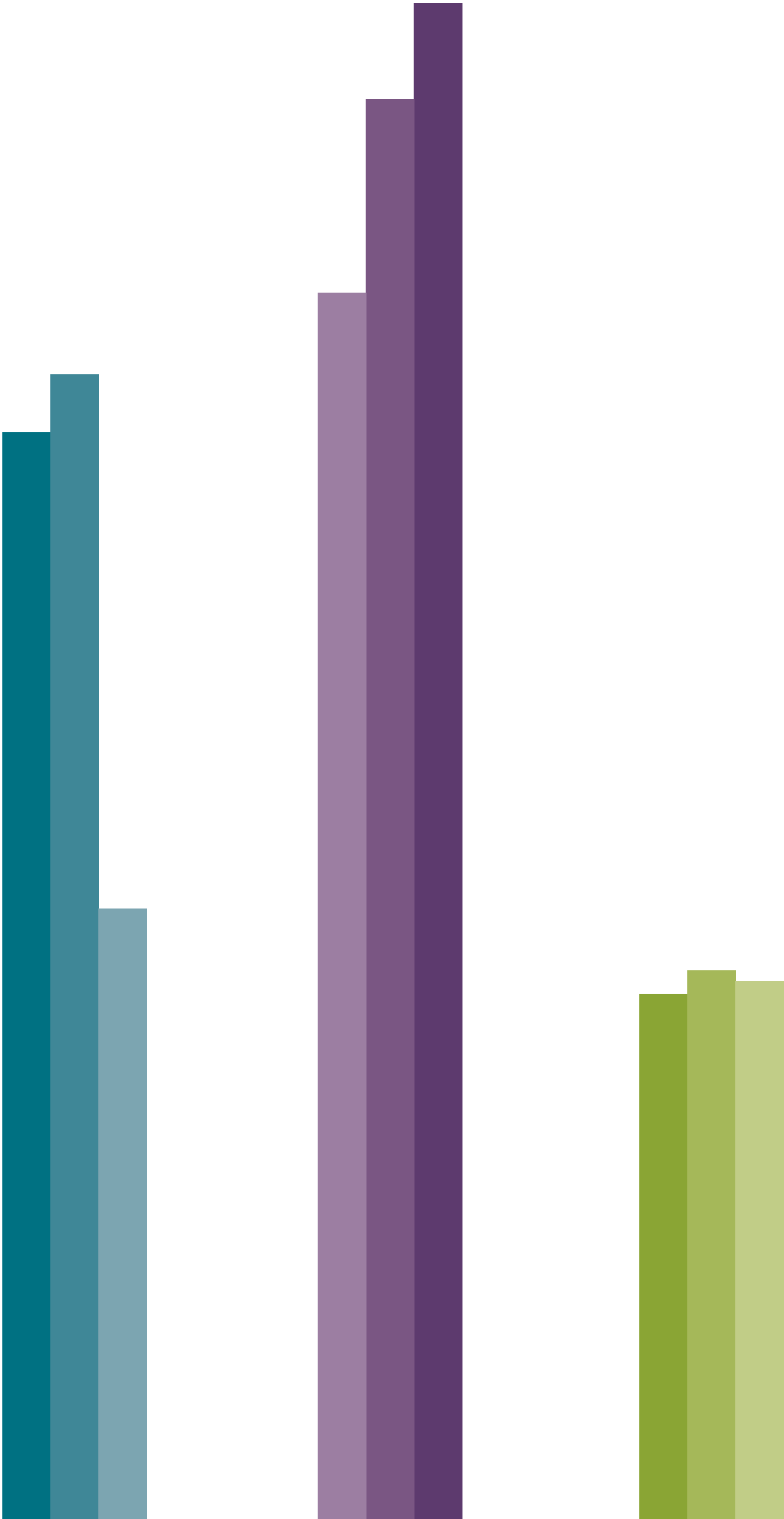
Abb. 1.2 Technologieakzeptanzkurve und Anteil von Elektro-Pkw im deutschen Pkw-Bestand.

Auch nach dem Auslaufen des Umweltbonus im Dezember 2023 wird die Elektrifizierung des Pkw-Bestands weiter vorangetrieben – unter anderem durch die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte für Neufahrzeuge. Diese verpflichten Hersteller dazu, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in ihren Neuzulassungen zu erhöhen und wirken so auf die langfristige Erneuerung des Fahrzeugbestands.

Gleichzeitig investieren Bund, Länder und Kommunen in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, sowohl in Städten als auch in ländlichen Regionen, um regionale Unterschiede beim Zugang zu Elektro-Pkw zu verringern. Informations- und Aufklärungskampagnen sollen zusätzlich bestehende Wissenslücken schließen und das Vertrauen der Verbraucher:innen stärken.

Internationale Beispiele wie einkommensabhängige Kaufprämien oder soziale Leasingprogramme für Elektro-Pkw zeigen, wie zielgruppenspezifische Maßnahmen eine breitere gesellschaftliche Teilhabe an der Antriebswende fördern können.

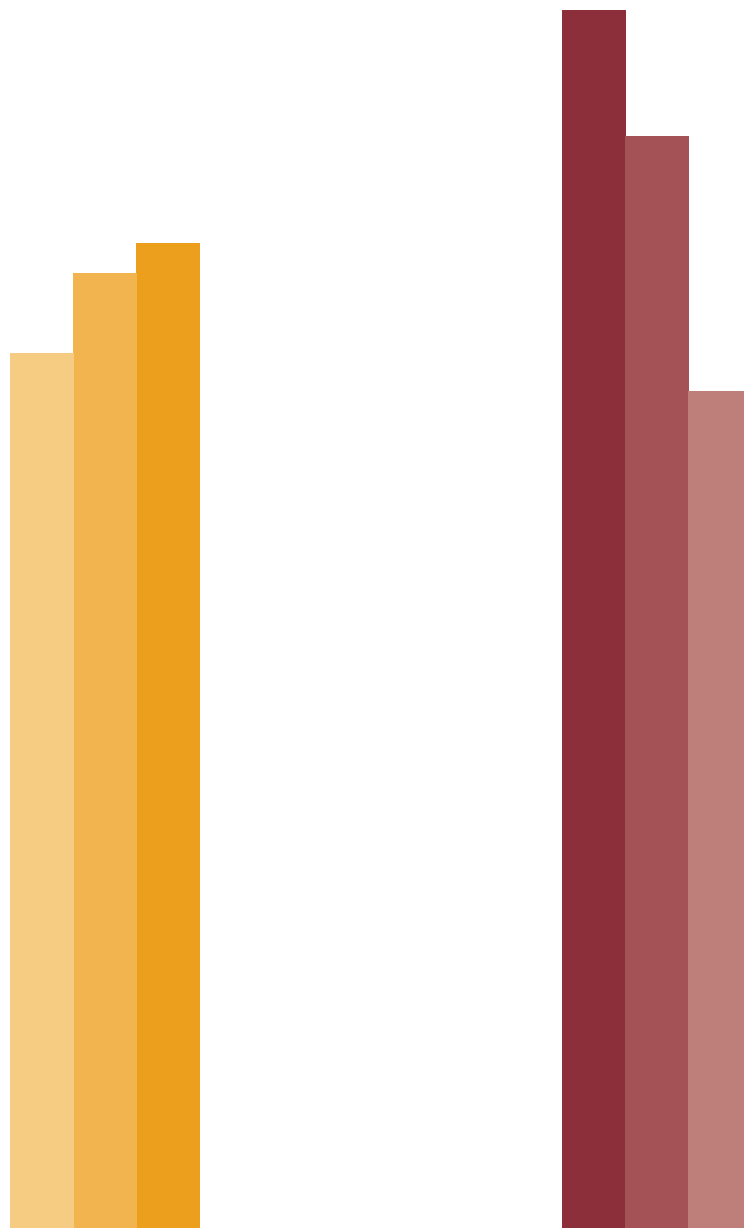
Die dritte Ausgabe dieses Monitors knüpft an die Erkenntnisse der Ausgaben aus den Jahren 2023 und 2024 an. Neben politischen Rahmenbedingungen und regionalen Faktoren werden insbesondere soziodemografische und sozioökonomische Merkmale wie Alter, Geschlecht und Einkommen, sowie wirtschaftliche Aspekte wie Anschaffungskosten von Fahrzeugen berücksichtigt. Diese können den Zugang zu und die Wahrnehmung von Elektrofahrzeugen beeinflussen. Ziel ist es, potenzielle strukturelle Ungleichheiten sichtbar zu machen und auf der Grundlage datengestützter Analysen eine Basis für gezielte politische Handlungsempfehlungen in Deutschland zu schaffen.



2

ENTWICKLUNG DES PKW-MARKTS

Der Absatz neuer Elektroautos und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts sind zentrale Indikatoren dafür, wie verschiedene Bevölkerungsgruppen an der Antriebswende in Deutschland teilhaben können. Die Analyse dieser Bereiche erlaubt Rückschlüsse darauf, welche Gruppen bereits potenziell Zugang zu Elektro-Pkw haben, wo Barrieren den Zugang erschweren, und welcher politische Handlungsbedarf sich daraus ergibt.



PKW-NEUZULASSUNGEN UND PKW-BESITZUMSCHREIBUNGEN NACH ANTRIEBSART

Benzin-Pkw stellten zwischen 2022 und dem ersten Halbjahr 2025 den größten Anteil der Neuzulassungen. Trotz eines leichten Anstiegs in den Jahren 2023 und 2024 ging ihr Anteil insgesamt zurück – von 33 Prozent im Jahr 2022 auf 28 Prozent im ersten Halbjahr 2025 (*Abbildung 2.1*). Der Marktanteil von Diesel-Pkw sank im gleichen Zeitraum von 18 auf 15 Prozent.

Die Marktanteile von Elektro-Pkw lagen in den Jahren 2022 und 2023 jeweils bei etwa 18 Prozent, gingen 2024 jedoch auf unter 14 Prozent zurück. Dieser Rückgang war nicht zuletzt auf das Ende des Umweltbonus für gewerbliche Käufer:innen ab dem 1. September 2023 zurückzuführen. Ab dann konnten nur noch Privatpersonen den Umweltbonus für Elektrofahrzeuge beantragen – bis er Mitte Dezember 2023 auch für diese plötzlich beendet wurde. Im ersten Halbjahr 2025 stiegen die Marktanteile von Elektro-Pkw wieder auf knapp 18 Prozent.

Der Anteil von Plug-in-Hybriden lag 2022 bei über 13 Prozent, sank 2023 – ebenfalls infolge des Wegfalls des Umweltbonus für Plug-in-Hybride zum 1. Januar 2023 – auf 6 Prozent, stieg 2024 auf 7 Prozent und erreichte im ersten Halbjahr 2025 knapp 10 Prozent.

Bei den Pkw-Besitzumschreibungen zeigt sich im Vergleich zu den Neuzulassungen eine deutlich stärkere Präferenz für Benzin- und Dieselfahrzeuge, auch wenn dieser Trend in den vergangenen Jahren leicht zurückgegangen ist (*Abbildung 2.2*). Zwischen 2022 und dem ersten Halbjahr 2025 verringerte sich der Anteil von Benzinfahrzeugen an den Pkw-Besitzumschreibungen von 62 auf 57 Prozent; der Anteil von Dieselfahrzeugen sank von 30 auf 28 Prozent.

Trotz der weiterhin dominanten Stellung von Benzin- und Dieselfahrzeugen konnten Elektro-Pkw und Plug-in-Hybride leichte Zuwächse verzeichnen: Der Anteil von Elektro-Pkw an den Besitzumschreibungen stieg von gut 1 Prozent im Jahr 2022 auf gut 3 Prozent im ersten Halbjahr 2025. Im selben Zeitraum verzeichneten Plug-in-Hybride ebenfalls einen Anstieg von gut 1 auf knapp unter 3 Prozent.

Pkw-Neuzulassungen (%)

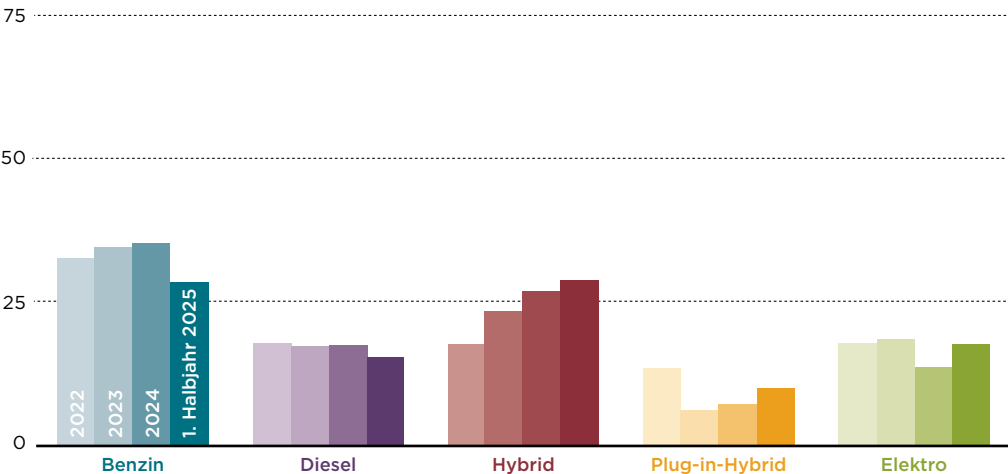


Abb. 2.1 Marktanteile von Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsart zwischen 2022 und dem 1. Halbjahr 2025 (nicht einbezogen sind gasbetriebene Pkw und sonstige Antriebsarten).

Pkw-Besitzumschreibungen (%)

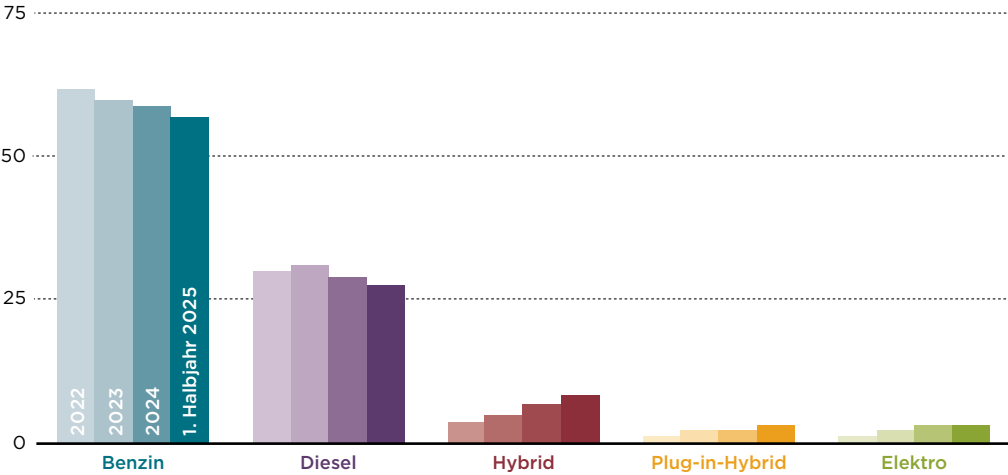


Abb. 2.2 Marktanteile von Pkw-Besitzumschreibungen nach Antriebsart zwischen 2022 und dem 1. Halbjahr 2025 (nicht einbezogen sind gasbetriebene Pkw und sonstige Antriebsarten).

ELEKTRO-PKW- UND PLUG-IN-HYBRID-NEUZULASSUNGEN NACH SEGMENTEN

Die Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten ist ein zentraler Indikator für die Zugänglichkeit von Elektrofahrzeugen. So können günstigere Fahrzeugklassen wie Klein- und Kompaktwagen den Zugang zu Elektro-Pkw insbesondere für Gruppen mit geringeren finanziellen Mitteln erleichtern.

Im ersten Halbjahr 2025 wurden insgesamt mehr als 1,4 Millionen Pkw neu zugelassen, was einem Rückgang von fast 5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht (*Tabelle 2.1*). Einzig das Segment der oberen Mittelklasse und Oberklasse verzeichnete einen signifikanten Zuwachs (+61 Prozent).

Die Neuzulassungen von Elektro-Pkw stiegen im Vergleichszeitraum um 35 Prozent auf gut 250.000 Fahrzeuge. Kleine Elektro-Pkw (Minis und Kleinwagen) legten mit einem Zuwachs von 84 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich zu – ein Hinweis auf die zunehmende Marktdurchdringung erschwinglicher Modelle. Im oberen Fahrzeugsegment (obere Mittelklasse und Oberklasse) war das Wachstum mit 164 Prozent am stärksten, was auf eine hohe Nachfrage einkommensstärkerer Gruppen hindeutet.

Bei den Plug-in-Hybriden stiegen die Neuzulassungen um 55 Prozent auf knapp 140.000 Fahrzeuge. Den höchsten Zuwachs verzeichneten Mittelklassewagen (+92 Prozent), gefolgt von SUVs und Geländewagen (+54 Prozent), ebenfalls ein Hinweis auf eine hohe Nachfrage einkommensstärkerer Gruppen.

	Pkw-Neuzulassungen 1. Halbjahr 2025			Veränderung zu 1. Halbjahr 2024		
	Elektro-Pkw	Plug-in-Hybride	Pkw gesamt	Elektro-Pkw	Plug-in-Hybride	Pkw gesamt
Minis und Kleinwagen	30.431	0	191.023	+84 %	-100 %	-14 %
Kompaktklasse	31.362	12.722	235.027	-4 %	+10 %	-20 %
Mittelklasse	10.717	18.524	109.426	-19 %	+92 %	-22 %
Obere Mittelklasse & Oberklasse	35.291	16.252	87.170	+164 %	+39 %	+61 %
SUVs & Geländewagen	129.334	83.916	609.678	+28 %	+54 %	+3 %
Vans	2.473	412	38.164	+26 %	-18 %	-8 %
Sonstige	9.110	7.079	132.301	+64 %	+306 %	+1 %
Insgesamt	248.726	138.905	1.402.789	+35 %	+55 %	-5 %

Tab. 2.1 Elektro-, Plug-in-Hybrid- und Gesamt-Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024.

Betrachtet man die Marktanteile von Elektro-Pkw an den Neuzulassungen innerhalb der jeweiligen Segmente, ergibt sich folgendes Bild: Im ersten Halbjahr 2025 stieg der Marktanteil von Elektro-Pkw im oberen Fahrzeugsegment (obere Mittelklasse und Oberklasse) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum am stärksten, von knapp 25 auf 40 Prozent (*Abbildung 2.3 oben*). Auch im Kleinwagen-Segment (Minis und Kleinwagen) gab es einen deutlichen Anstieg von 7 auf 16 Prozent. Insgesamt erhöhte sich der Elektro-Pkw-Marktanteil über alle Segmente hinweg von 13 auf 18 Prozent.

In absoluten Zahlen bleiben SUVs und Geländewagen das volumenstärkste Segment bei den Elektro-Pkw-Neuzulassungen (*Abbildung 2.3 unten*): Mit rund 129.000 Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2025 lagen sie rund 3,7-mal höher als das zweitstärkste Segment, die obere Mittelklasse und Oberklasse (über 35.000 Neuzulassungen). Dies unterstreicht das weiterhin hohe Angebot an größeren, kostenintensiveren Elektro-Pkw.

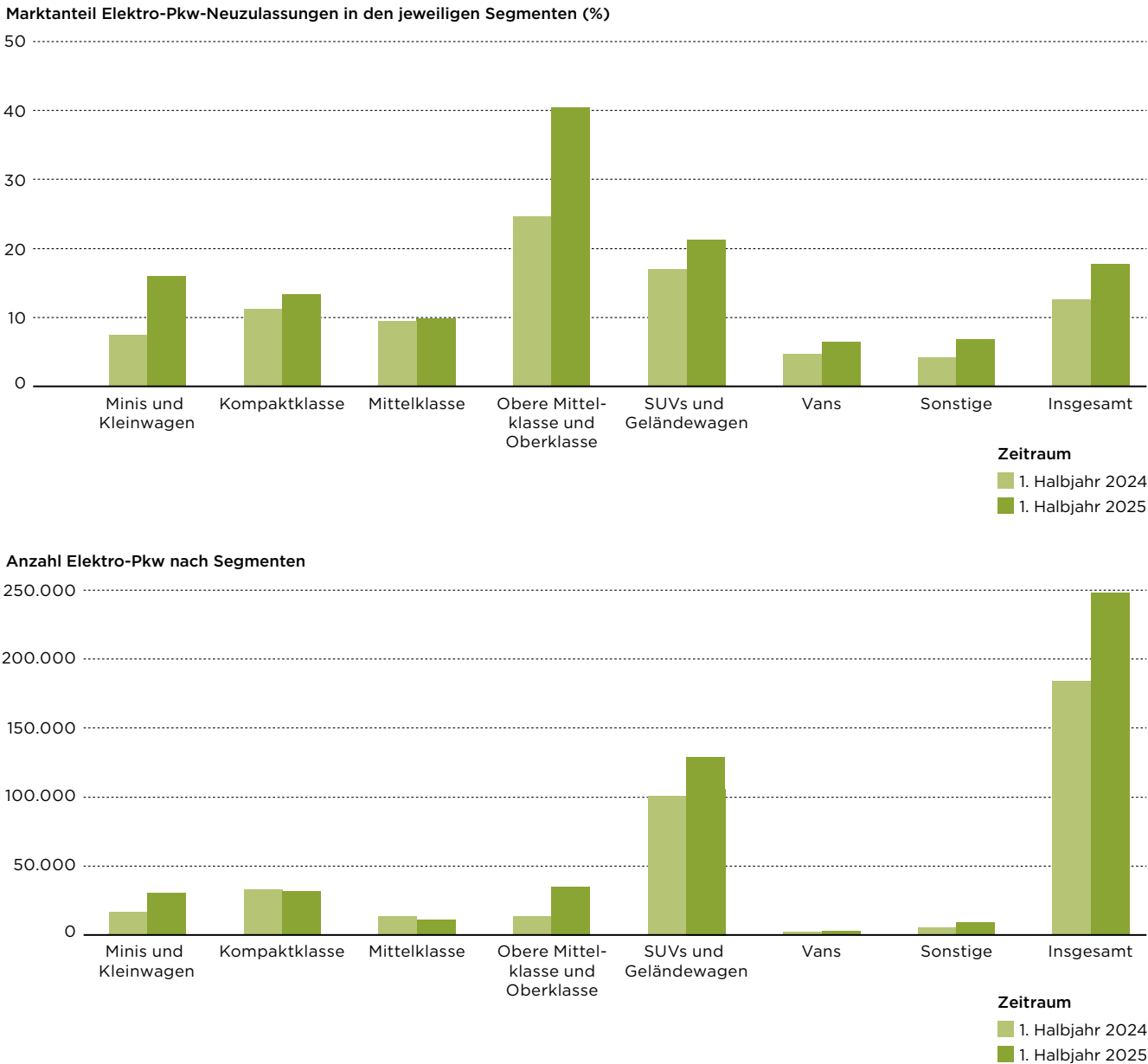


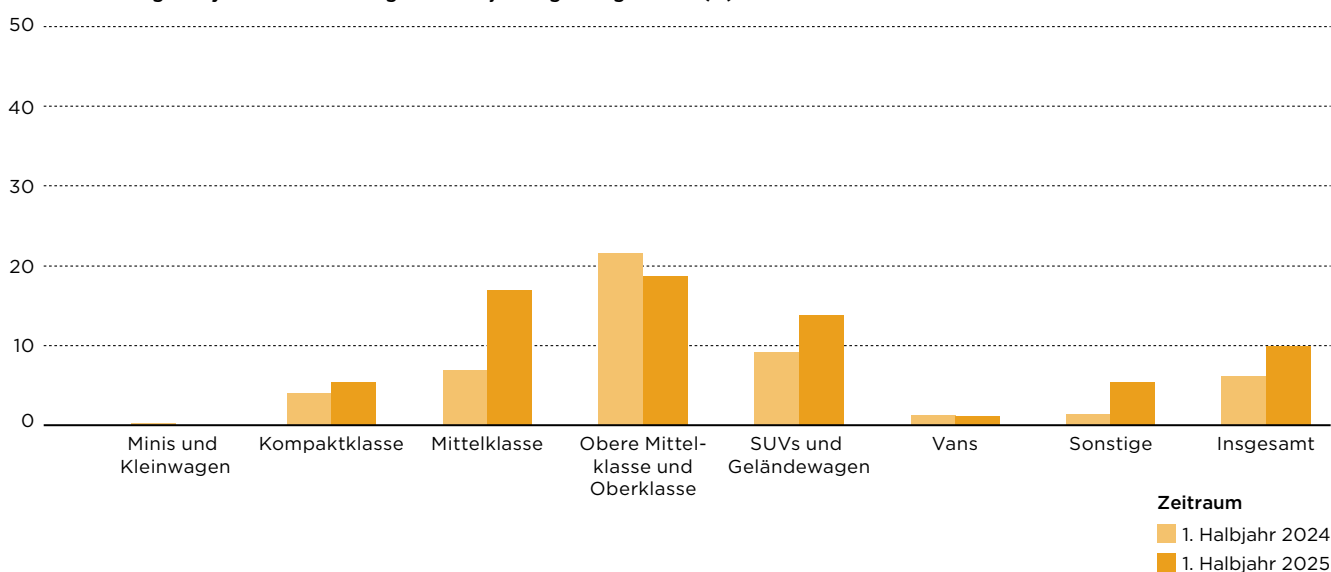
Abb. 2.3 Elektro Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024, Marktanteile an den Pkw-Neuzulassungen innerhalb eines Segments (oben) und Anzahl (unten).

Auch bei den Neuzulassungen von Plug-in-Hybriden zeigen sich im ersten Halbjahr 2025 in den einzelnen Fahrzeugsegmenten unterschiedliche Wachstumsdynamiken im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Marktanteil stieg innerhalb mehrerer Segmente deutlich (*Abbildung 2.4 oben*). Besonders stark fiel der Anstieg im Mittelklasse-Segment aus, wo sich der Marktanteil von 7 auf 17 Prozent mehr als verdoppelte. Auch bei SUVs und Geländewagen stieg der Anteil von 9 auf 14 Prozent. Insgesamt erhöhte sich der Marktanteil von Plug-in-Hybriden über alle Segmente hinweg von 6 auf 10 Prozent.

SUVs und Geländewagen bleiben auch bei den Plug-in-Hybriden das volumenstärkste Segment (*Abbildung 2.4 unten*). Mit fast 84.000 Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2025 stieg deren Zahl um 54 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dies verdeutlicht die weiterhin hohe Nachfrage nach größeren Fahrzeugmodellen auch im Plug-in-Hybrid-Bereich.

Aus Teilhabeperspektive ist festzuhalten, dass das untere Preissegment – insbesondere Minis und Kleinwagen – im Plug-in-Hybrid-Markt nicht vertreten ist. Ähnlich wie bei Elektro-Pkw dominieren größere und kostenintensivere Fahrzeuge die Neuzulassungen.

Marktanteil Plug-in-Hybrid-Neuzulassungen in den jeweiligen Segmenten (%)



Anzahl Plug-in-Hybrid-Pkw nach Segmenten

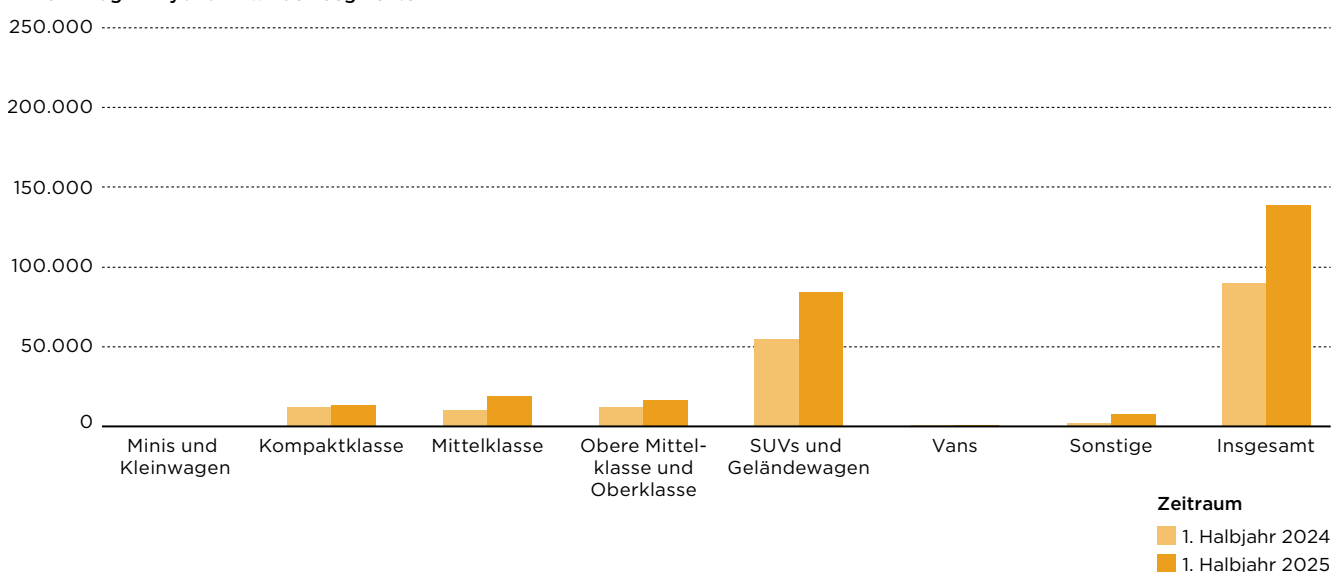
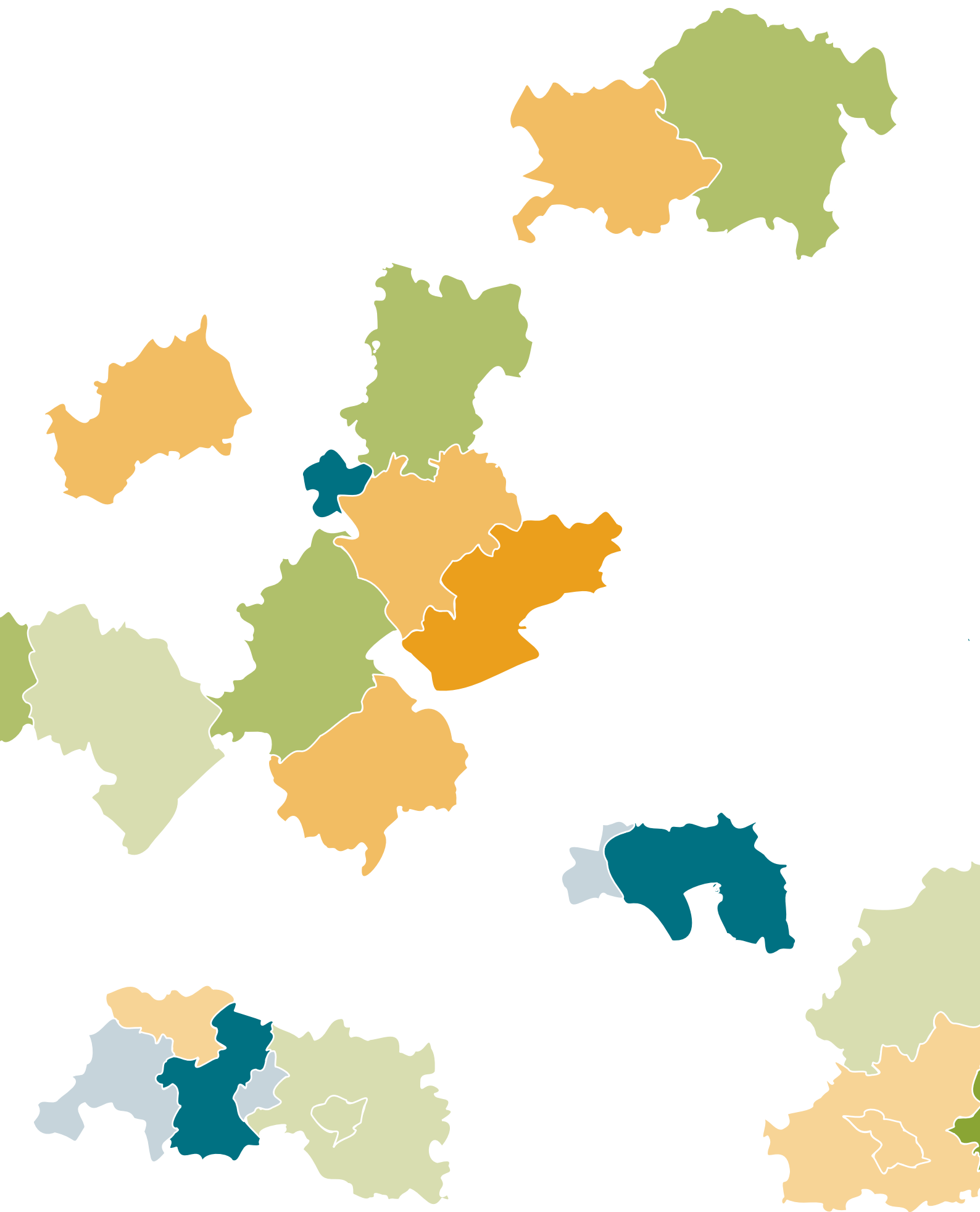


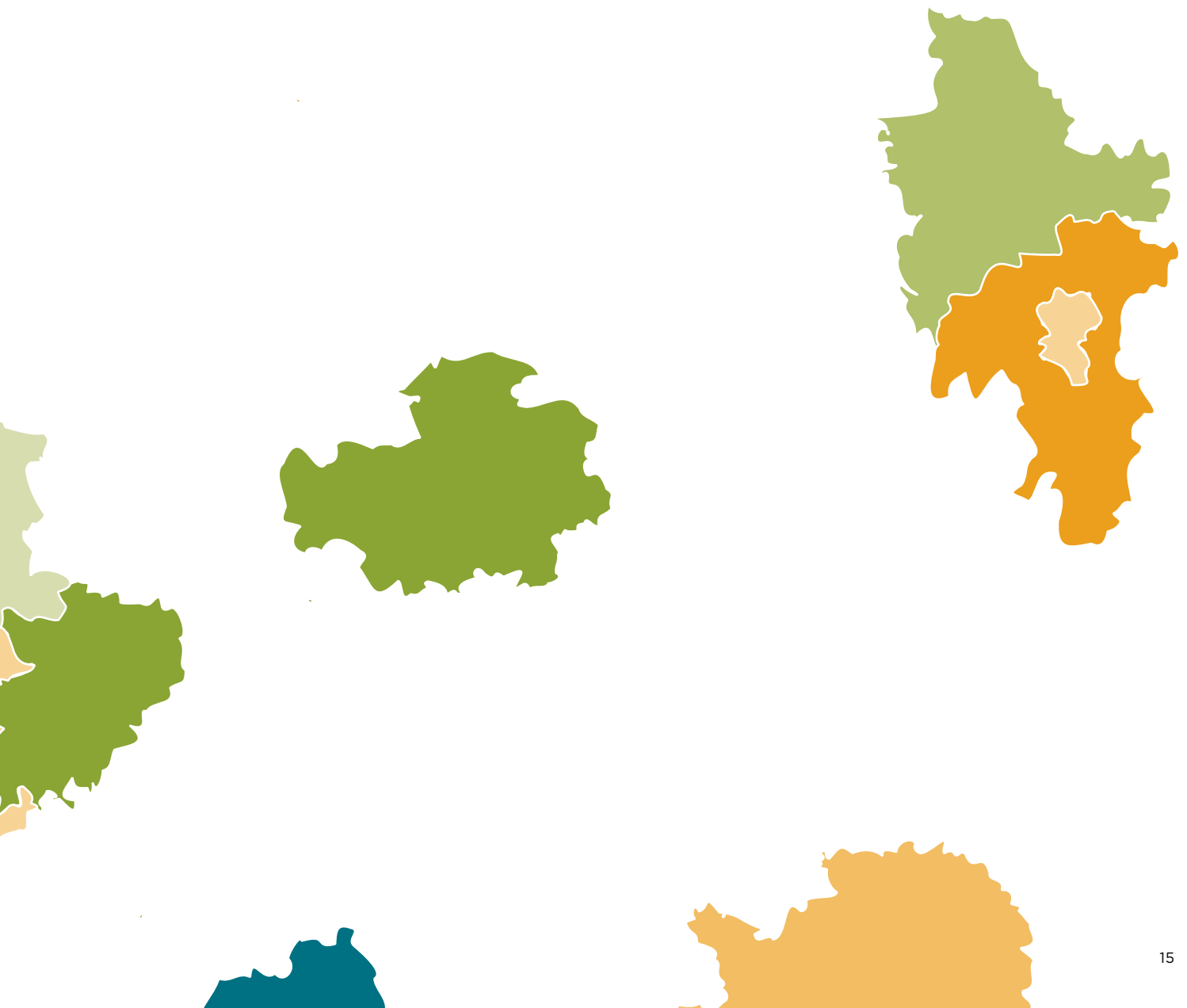
Abb. 2.4 Plug-in-Hybrid-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024, Marktanteile an den Pkw-Neuzulassungen innerhalb eines Segments (*oben*) und Anzahl (*unten*).



3

REGIONALE UNTERSCHIEDE BEIM ZUGANG ZU ELEKTRO-PKW UND LADEINFRASTRUKTUR

Die Analyse der regionalen Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen sowie der verfügbaren Ladeinfrastruktur liefert Hinweise auf Unterschiede in der räumlichen Verbreitung und Nutzung. Diese Daten bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen zur Förderung von Elektro-Pkw und Ladeinfrastruktur auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.



PKW-NEUZULASSUNGEN NACH REGIONEN UND HALTERGRUPPEN

Regionale Unterschiede – differenziert nach Haltergruppen – können aufzeigen, wie der Zugang zu Elektro-Pkw verteilt ist. *Tabelle 3.1* bietet einen Überblick über die Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in den 400 Kreisen und kreisfreien Städten im Jahr 2024, unterteilt nach 107 städtischen, 192 suburbanen und 101 ländlichen Regionen.

Die meisten Elektro-Pkw wurden 2024 in städtischen Regionen neu zugelassen, mit knapp 205.000 Fahrzeugen. Hier lebt auch der größte Teil der deutschen Bevölkerung (44 Prozent). Rund 142.000 Elektro-Pkw wurden in suburbanen Regionen (41 Prozent der Bevölkerung) neu zugelassen; in ländlichen Regionen (16 Prozent der Bevölkerung) waren es etwa 35.000 Fahrzeuge.

Der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Pkw-Neuzulassungen lag 2024 insgesamt bei 13,5 Prozent. Unter den verschiedenen Regionstypen führten städtische Regionen mit 13,7 Prozent, dicht gefolgt von suburbanen Regionen mit 13,6 Prozent. Ländliche Regionen verzeichneten einen Anteil von 12,3 Prozent.

	Anzahl der Kreise und kreisfreien Städte	Elektro-Pkw-Neuzulassungen	Pkw-Neuzulassungen	Marktanteil Elektro-Pkw-Neuzulassungen
Städtische Regionen	107	204.658	1.491.609	13,7 %
Suburbane Regionen	192	141.748	1.039.564	13,6 %
Ländliche Regionen	101	35.054	284.952	12,3 %
Insgesamt	400	381.460	2.816.125	13,5 %

Tab. 3.1 Gesamtzahl und Anteil der Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.

Eine weitere Differenzierung nach Haltergruppen zeigt, dass rund ein Drittel der im Jahr 2024 neu zugelassenen Elektro-Pkw in Deutschland auf Privatpersonen entfiel, während etwa zwei Drittel gewerblich registriert wurden.

Betrachtet man ausschließlich die Neuzulassungen durch private Haushalte, zeigt *Tabelle 3.2* folgendes Bild: Insgesamt lag der Elektro-Pkw-Anteil 2024 mit 15,0 Prozent über

dem Bundesdurchschnitt von 13,5 Prozent. Mit fast 64.000 Fahrzeugen und einem Marktanteil von 15,2 Prozent verzeichneten städtische Regionen die meisten privaten Elektro-Pkw-Neuzulassungen. Suburbane Regionen lagen mit mehr als 56.000 Elektro-Pkw-Neuzulassungen beim Marktanteil gleichauf (15,2 Prozent). In ländlichen Regionen wurden fast 17.000 private Elektro-Pkw neu zugelassen, was einem Marktanteil von 13,7 Prozent entspricht.

	Anzahl der Kreise und kreisfreien Städte	Private Elektro-Pkw-Neuzulassungen	Private Pkw-Neuzulassungen	Marktanteil privater Elektro-Pkw-Neuzulassungen
Städtische Regionen	107	63.776	418.667	15,2 %
Suburbane Regionen	192	56.543	371.721	15,2 %
Ländliche Regionen	101	16.843	123.199	13,7 %
Insgesamt	400	137.162	913.587	15,0 %

Tab. 3.2 Gesamtzahl und Anteil privater Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.

Richtet man den Blick dagegen auf gewerbliche Neuzulassungen, so lag der Elektro-Pkw-Marktanteil mit 12,8 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt (*Tabelle 3.3*). Städtische Regionen verzeichneten 2024 mit fast 141.000 Elektrofahrzeugen die höchsten gewerblichen Zulassungs-

zahlen, entsprechend einem Anteil von 13,1 Prozent. In suburbanen Regionen wurden rund 85.000 gewerbliche Elektro-Pkw neu zugelassen (knapp 12,8 Prozent), in ländlichen Regionen etwas über 18.000 (11,3 Prozent).

	Anzahl der Kreise und kreisfreien Städte	Gewerbliche Elektro- Pkw-Neuzulassungen	Gewerbliche Pkw- Neuzulassungen	Marktanteil gewerblicher Elektro-Pkw-Neuzulassungen
Städtische Regionen	107	140.882	1.072.942	13,1%
Suburbane Regionen	192	85.205	667.843	12,8%
Ländliche Regionen	101	18.211	161.753	11,3%
Insgesamt	400	244.298	1.902.538	12,8%

Tab. 3.3 Gesamtzahl und Anteil gewerblicher Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.

Insgesamt deuten die Daten darauf hin, dass der Zugang zu Elektrofahrzeugen nicht gleich verteilt ist – insbesondere bei einer Differenzierung nach städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen sowie nach privaten und gewerblichen Fahrzeughalter:innen.

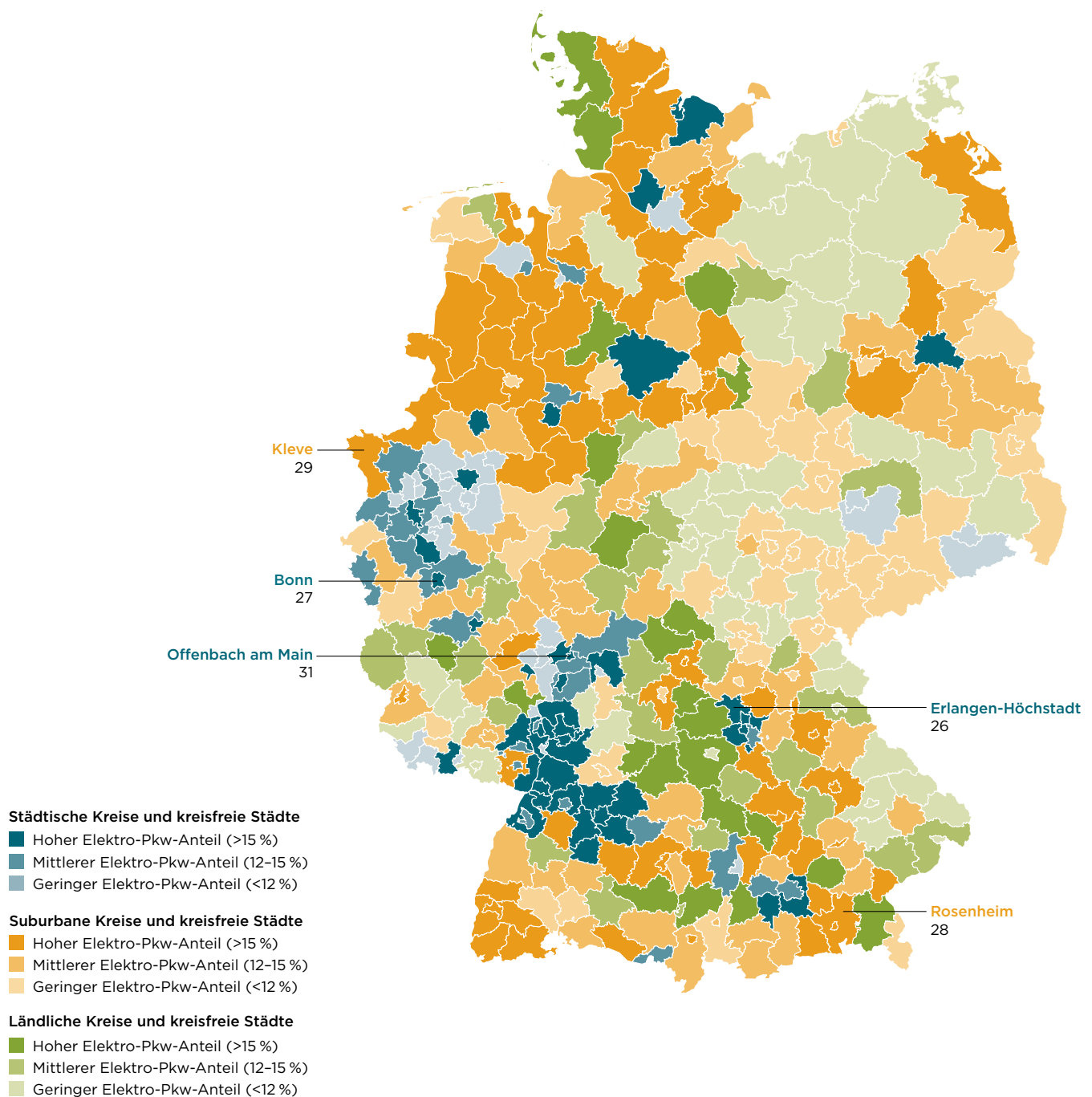
Während beispielsweise die Marktanteile privater Neuzulassungen 2024 in städtischen und suburbanen Regionen mit 15,2 Prozent über dem Bundesdurchschnitt von 15,0 Prozent lagen, lagen ländliche Regionen mit 13,7 Prozent leicht darunter. Der Abstand ist jedoch gering, was darauf hindeutet, dass die Antriebswende auch in weniger dicht besiedelten Regionen voranschreitet.

RÄUMLICHE VERTEILUNG VON ELEKTRO-PKW-NEUZULASSUNGEN

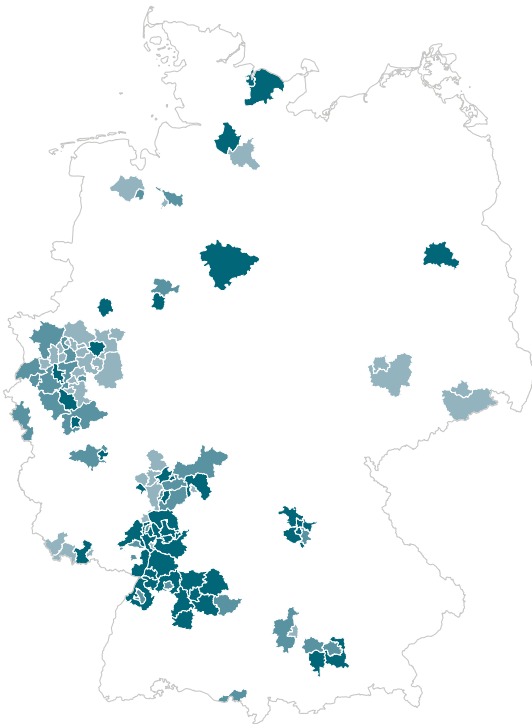
Die räumliche Verteilung der Elektro-Pkw-Neuzulassungen über alle Haltergruppen zeigt *Abbildung 3.1*, differenziert nach Regionstypen – städtisch, suburban und ländlich. Zur Veranschaulichung regionaler Unterschiede erfolgt zusätzlich eine Einteilung in drei Kategorien: geringer, mittlerer und hoher Elektro-Pkw-Marktanteil in den Pkw-Neuzulassungen. Diese Kategorisierung basiert auf dem durchschnittlichen Elektro-Pkw-Anteil von fast 13,5 Prozent im Jahr 2024. Die mittlere Kategorie umfasst Regionen mit einem Elektro-Pkw-Anteil zwischen 12 und 15 Prozent (+/- 1,5 Prozent um den Bundesdurchschnitt). Regionen mit einem Anteil unter 12 Prozent gelten als niedrig, solche mit über 15 Prozent als hoch.

Es zeigt sich eine überdurchschnittliche Verbreitung von Elektro-Pkw-Neuzulassungen in den südlichen und westlichen Teilen Deutschlands. In den östlich gelegenen Regionen liegt der Anteil hingegen überwiegend unter 12 Prozent – unabhängig davon, ob die Regionen städtisch, suburban oder ländlich sind, mit Ausnahme von Berlin und einzelnen angrenzenden Kreisen.

Die fünf Regionen mit den höchsten Anteilen an Elektro-Pkw-Neuzulassungen waren im Jahr 2024 Offenbach am Main (31 Prozent), Kleve (29 Prozent), Rosenheim (28 Prozent), Bonn (27 Prozent) und Erlangen-Höchststadt (26 Prozent). Drei dieser Regionen sind städtisch, zwei zählen zu suburbanen Regionen.

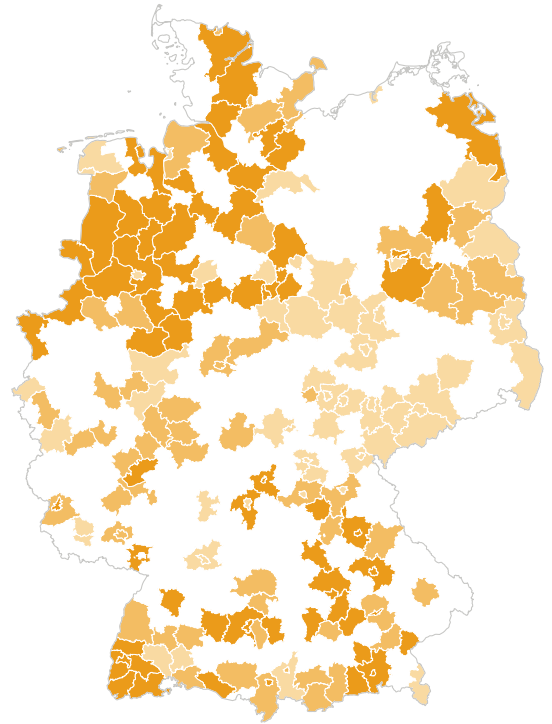


Städtische Kreise und kreisfreie Städte



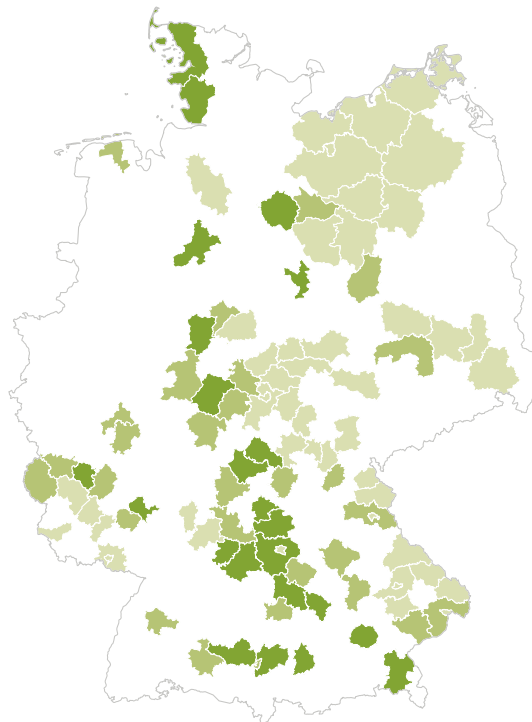
- Hoher Elektro-Pkw-Anteil (>15 %)
- Mittlerer Elektro-Pkw-Anteil (12-15 %)
- Geringer Elektro-Pkw-Anteil (<12 %)

Suburbane Kreise und kreisfreie Städte



- Hoher Elektro-Pkw-Anteil (>15 %)
- Mittlerer Elektro-Pkw-Anteil (12-15 %)
- Geringer Elektro-Pkw-Anteil (<12 %)

Ländliche Kreise und kreisfreie Städte



- Hoher Elektro-Pkw-Anteil (>15 %)
- Mittlerer Elektro-Pkw-Anteil (12-15 %)
- Geringer Elektro-Pkw-Anteil (<12 %)

Abb. 3.1 Räumliche Verteilung von Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.

Abbildung 3.2 zeigt die Verteilung der regionalen Elektro-Pkw-Marktanteile. Die Höhe der Kurve zeigt die Dichte der Regionen um einen bestimmten Marktanteil. Ausreißer mit sehr hohen oder niedrigen Werten verringern den Durchschnitt. Eine Dichte von 0,1 bei einem Durchschnitt von 13,7 Prozent bedeutet beispielsweise, dass in einem Bereich von 1 Prozentpunkt um diesen Wert (etwa 13,2 bis 14,2 Prozent) rund 10 Prozent aller Regionen liegen.

In städtischen Regionen ergab sich 2024 eine annähernd glockenförmige Verteilung. 56 von 107 Regionen lagen deutlich über dem Durchschnitt dieses Regionstyps (13,7 Prozent). 102 der 192 suburbanen Regionen sowie 51 der 101 ländlichen Regionen lagen über dem jeweiligen Durchschnitt.

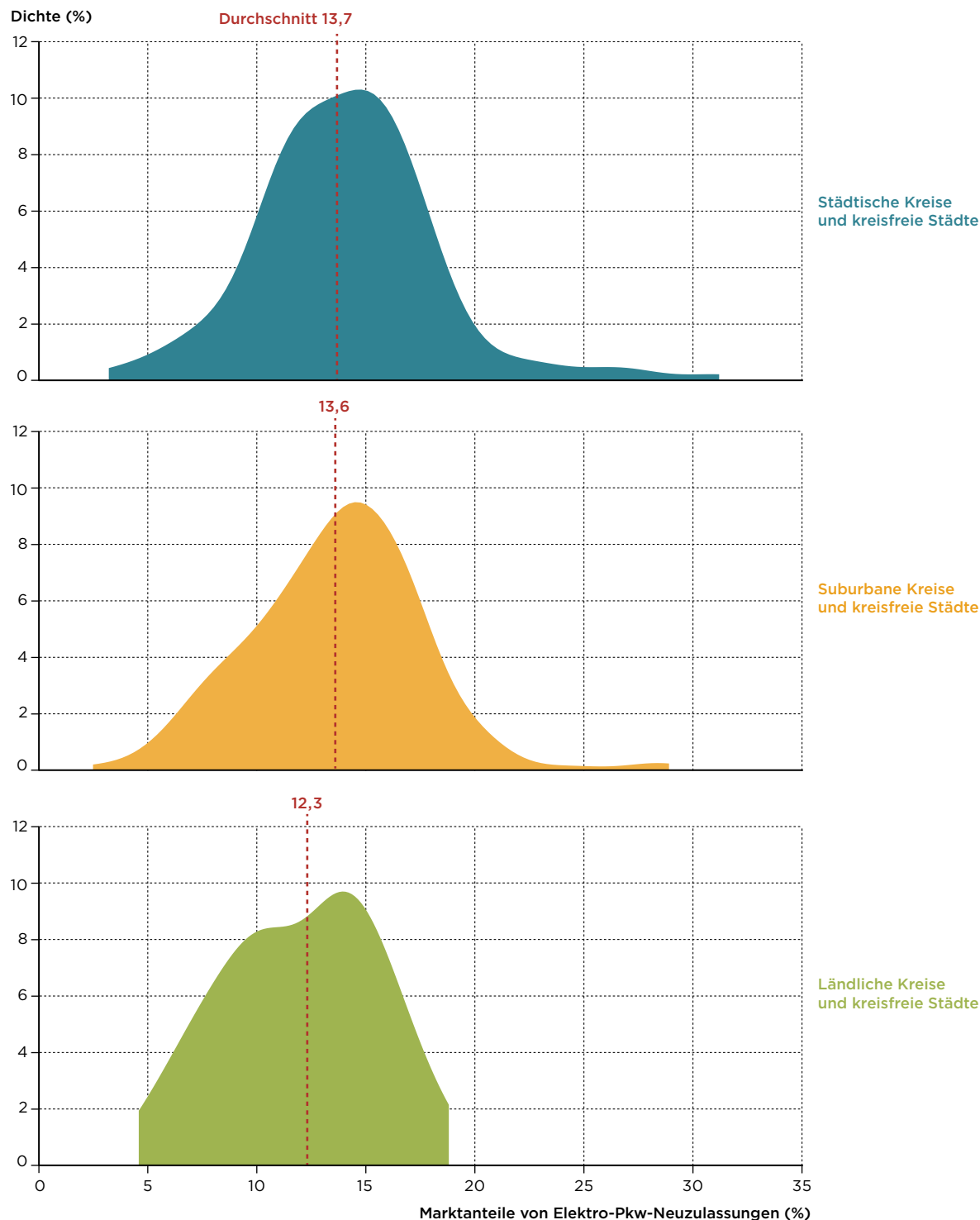


Abb. 3.2 Gesamte Elektro-Pkw-Neuzulassungen und Verteilung nach städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.

AUSBAU DER ÖFFENTLICHEN LADEINFRASTRUKTUR

Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Deutschland wächst seit 2021 kontinuierlich (Abbildung 3.3). Zum 1. Januar 2025 standen über 160.000 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte zur Verfügung – rund 40.000 mehr als Anfang 2024. Das Verhältnis von Normalladepunkten zu Schnellladepunkten betrug dabei mehr als drei zu eins.

Etwa 73 Prozent aller Ladepunkte waren vollständig öffentlich zugänglich, 27 Prozent dagegen halböffentlich – also beispielsweise nur während der Öffnungszeiten von Geschäften (Abbildung 3.4). Die Mehrheit dieser halböffentlichen Ladepunkte entfiel auf Normalladepunkte. Lediglich rund 8 Prozent der Schnellladepunkte unterlagen Zugangsbeschränkungen.

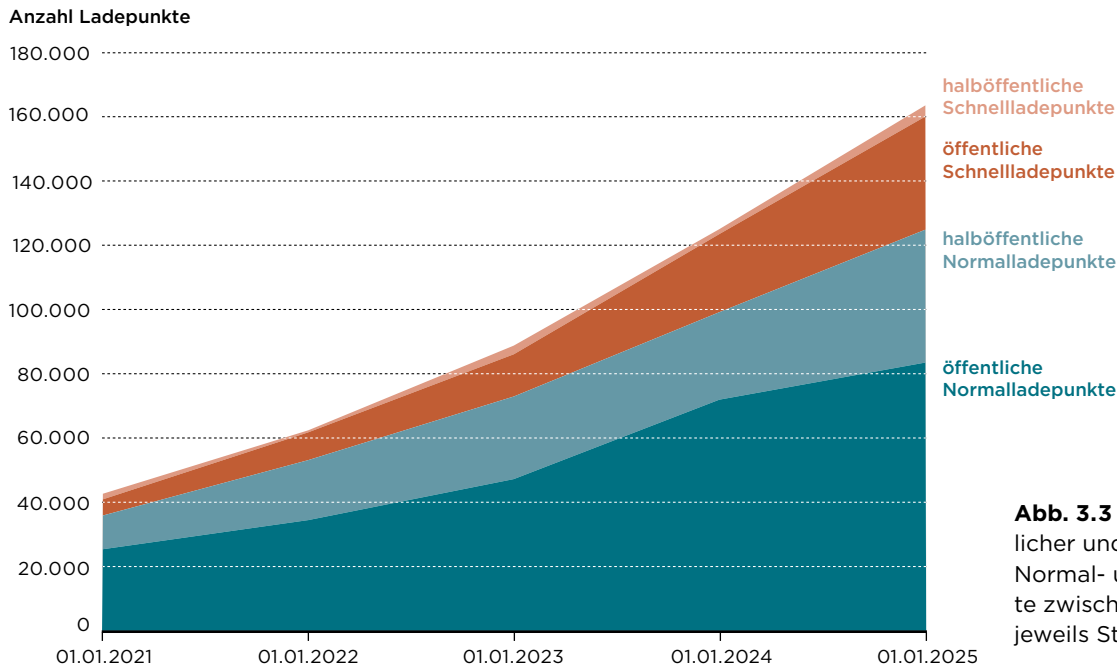


Abb. 3.3 Entwicklung öffentlicher und halböffentlicher Normal- und Schnellladepunkte zwischen 2021 und 2025, jeweils Stichtag 1. Januar.

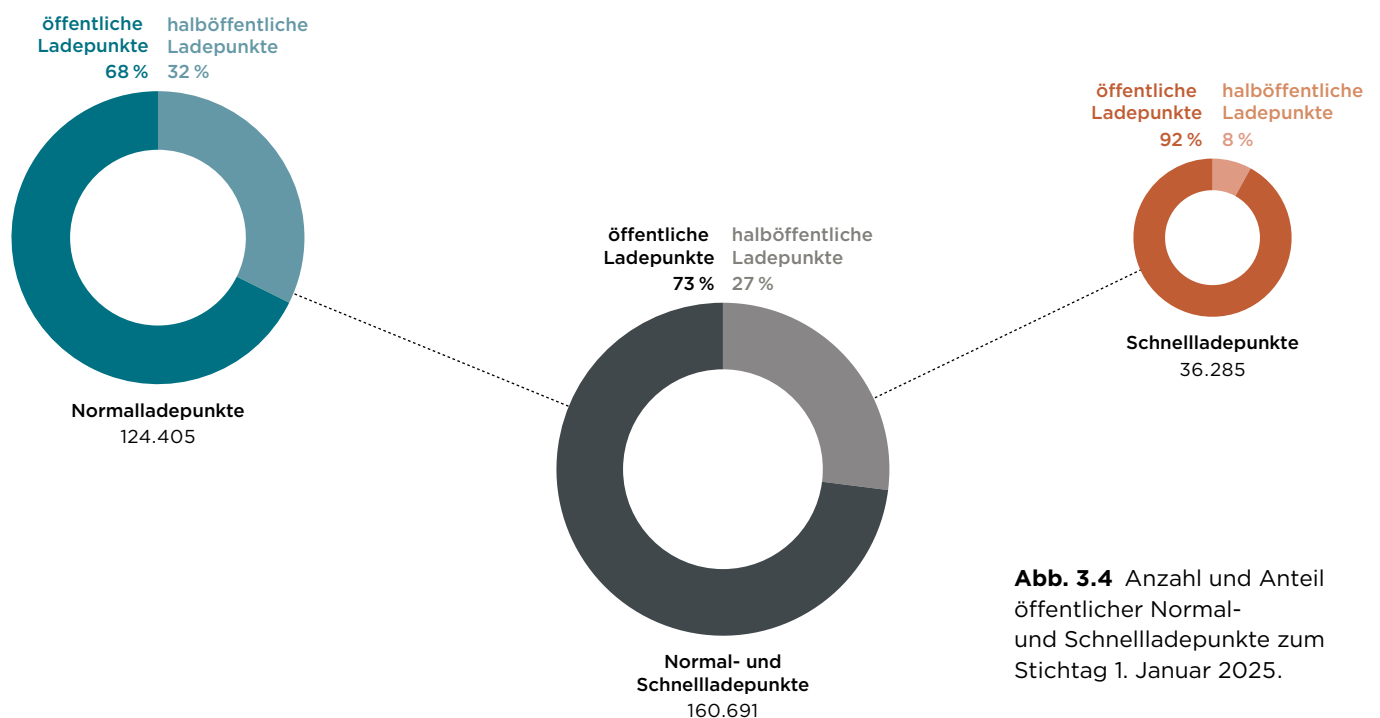


Abb. 3.4 Anzahl und Anteil öffentlicher Normal- und Schnellladepunkte zum Stichtag 1. Januar 2025.

RÄUMLICHE VERTEILUNG DER ÖFFENTLICHEN LADEINFRASTRUKTUR

Zum 1. Januar 2025 zeigte sich eine ungleiche Verteilung von Normalladepunkten zwischen städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen. Bundesweit standen durchschnittlich 11,4 Normalladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen zur Verfügung. Städtische Regionen lagen mit 9,3 Normalladepunkten deutlich unter diesem Durchschnitt, suburbane Regionen mit 13,3 deutlich darüber. Den höchsten Wert erreichten die ländlichen Regionen mit 20,7 Ladepunkten pro 10.000 Einwohner:innen.

Innerhalb der suburbanen Regionen reichte die Spannweite von 0,3 Ladepunkten pro 10.000 Einwohner:innen in der kreisfreien Stadt Coburg bis zu 92,8 Ladepunkten im Landkreis Oberallgäu. Den höchsten Gesamtwert aller Regionen erzielte der ländliche Kreis Nordfriesland mit 157,5 Ladepunkten pro 10.000 Einwohner:innen. Da nur diese Region den Wert von 120 überschreitet, sind die Histogramme entsprechend bei 120 Ladepunkten pro 10.000 Einwohner:innen begrenzt.

Keine städtische Region war unter den zehn Regionen mit der höchsten Dichte an Normalladepunkten vertreten. Die meisten Normalladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen erreichte hier der Landkreis Böblingen mit 62,6. Diese Verteilung deutet darauf hin, dass Stadtbewohner:innen beim Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten häufiger einem stärkeren Wettbewerb ausgesetzt sind – nicht zuletzt, weil sie aufgrund des höheren Anteils an Mehrfamilienhäusern seltener über private Lademöglichkeiten verfügen.

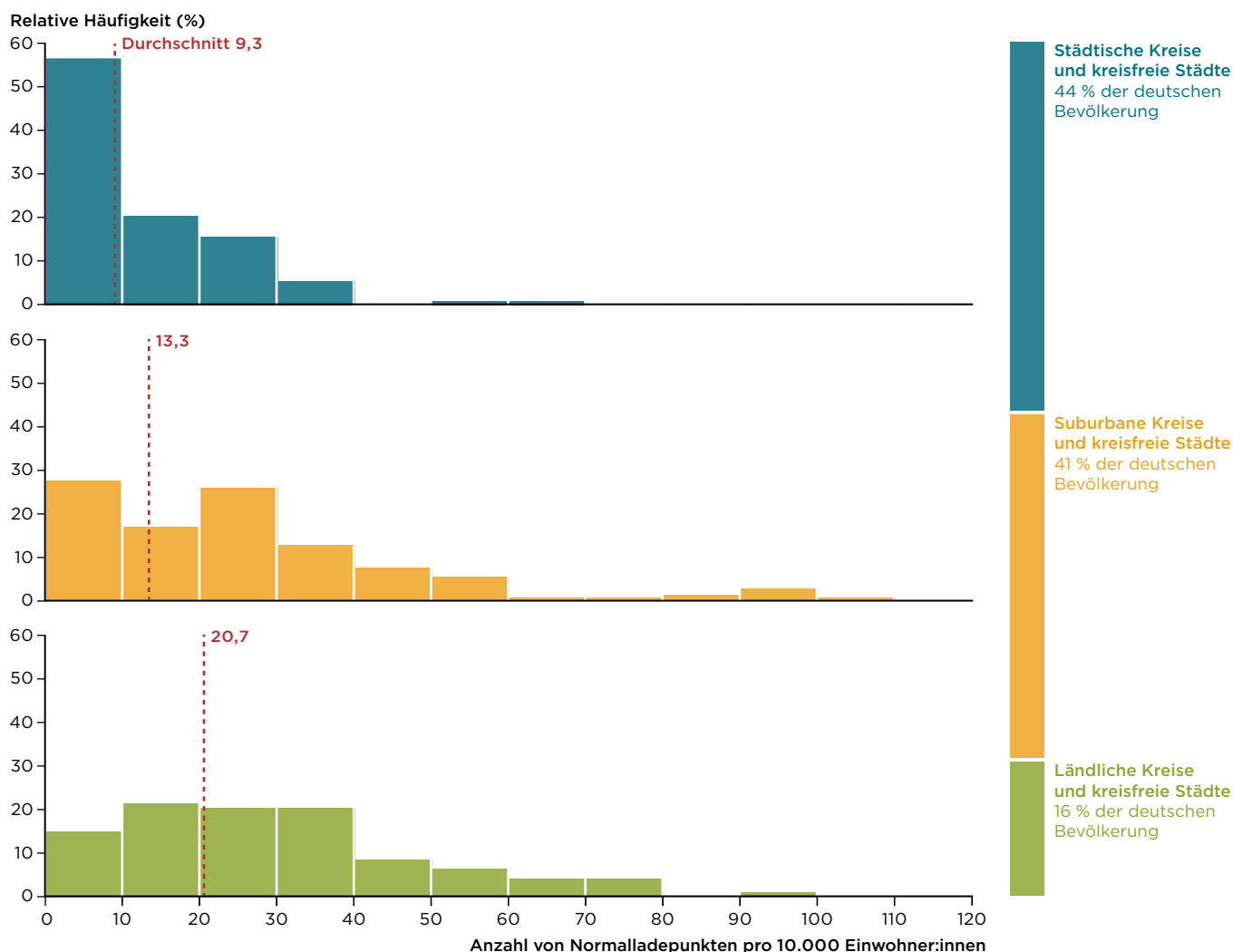


Abb. 3.5 Verteilung der vollständig öffentlich zugänglichen Normalladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen nach städtischen, suburbanen und ländlichen Kreisen und kreisfreien Städten zum Stichtag 1. Januar 2025.

Auch bei Schnellladepunkten zeigte sich im Jahr 2024 eine ungleiche regionale Verteilung (Abbildung 3.6). Bundesweit standen im Durchschnitt 3,3 Ladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen zur Verfügung. Städtische Regionen lagen mit 2,0 Schnellladepunkten deutlich unter diesem Wert. Suburbane Regionen kamen auf 4,4, ländliche Regionen sogar auf 8,4 Ladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen.

Die meisten Schnellladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen erreichte der Heidekreis, eine suburbane Region, mit 51,1. Auf Platz zwei folgte die ländliche Region Ludwigslust-Parchim mit 47,8 Schnellladepunkten. Der vergleichsweise hohe Zugang in ländlichen Regionen ist besonders positiv zu bewerten, da dort häufig längere Fahrstrecken zurückgelegt werden.

Die höchste Dichte an Schnellladepunkten unter den städtischen Regionen hatte 2024 Hannover mit 19,2 Ladepunkten pro 10.000 Einwohner:innen. Offenbach am Main verzeichnete mit 0,09 Ladepunkten die geringste Dichte – obwohl diese Stadt gleichzeitig die höchste Verbreitung von Elektro-Pkw aufwies. Dies lässt darauf schließen, dass eine geringe Dichte an Schnellladestationen nicht zwangsläufig ein Hindernis für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen darstellt.

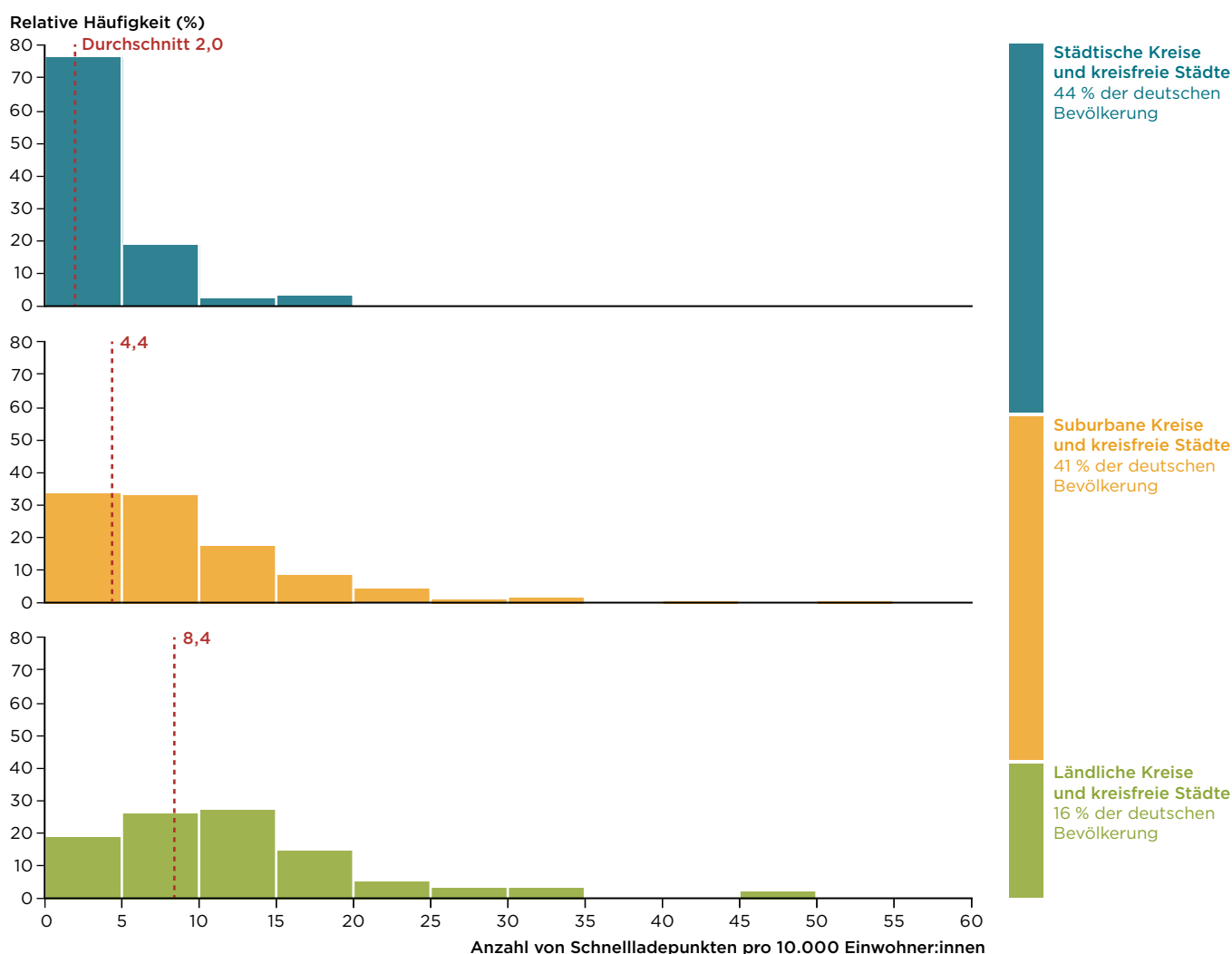


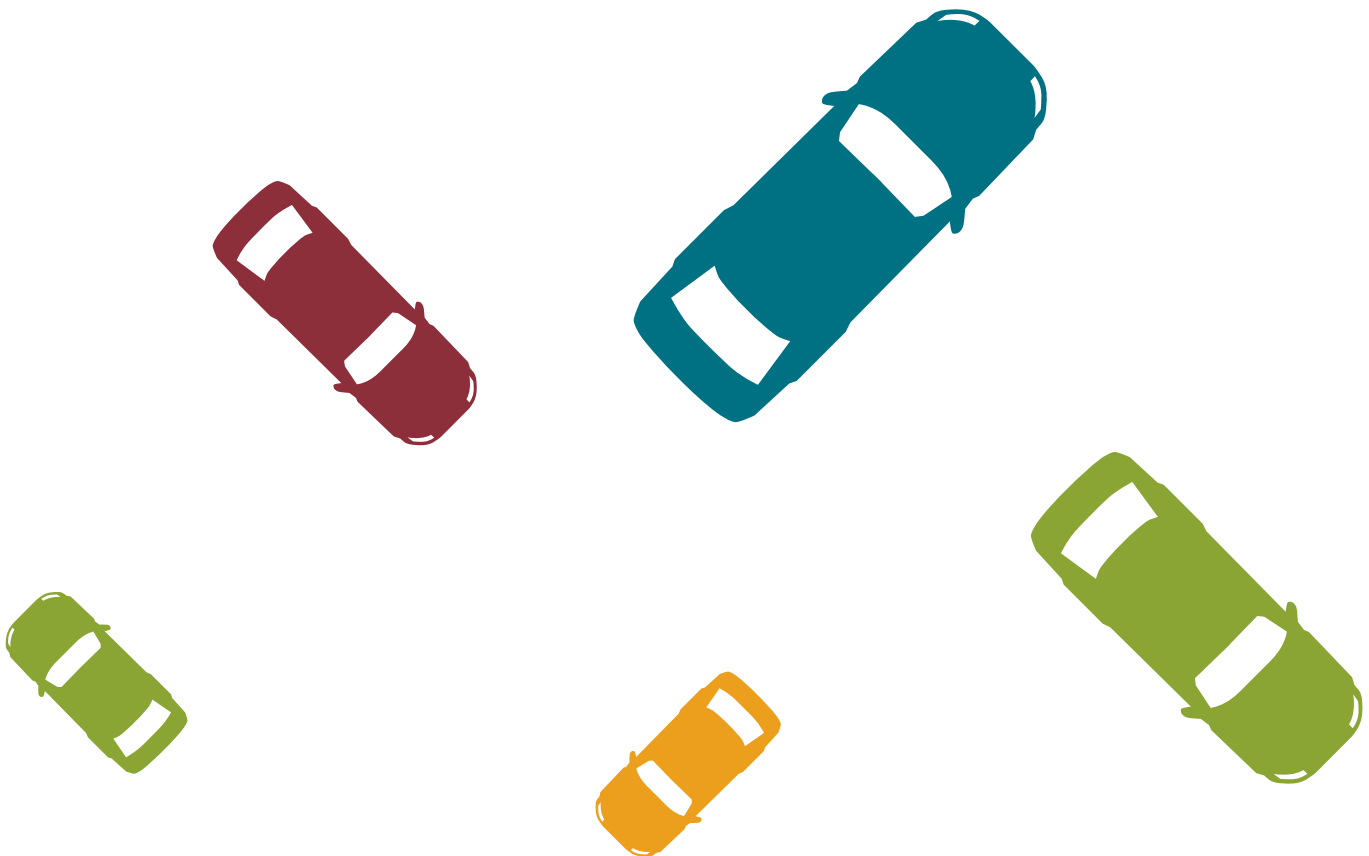
Abb. 3.6 Verteilung der vollständig öffentlich zugänglichen Schnellladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen nach städtischen, suburbanen und ländlichen Kreisen und kreisfreien Städten zum Stichtag 1. Januar 2025.



4

SOZIALE FAKTOREN BEIM ZUGANG ZU ELEKTRO-PKW

Der Zugang zu Elektro-Pkw hängt auch von soziodemografischen Merkmalen wie Alter und Geschlecht sowie sozioökonomischen Faktoren wie dem Einkommen ab. Ein Verständnis dafür, wie diese die Verbreitung von Elektroautos in Deutschland prägen, ist zentral – so können Strategien entwickelt werden, die eine möglichst breite Teilhabe an der Antriebswende ermöglichen.



HALTER:INNEN PRIVATER ELEKTRO- PKW NACH GESCHLECHT, ALTER UND FAHRZEUGALTER

Geschlechtsspezifische Unterschiede können die Fahrzeugwahl beeinflussen – etwa in Bezug auf Antriebsart, Fahrzeugalter sowie die Wahrnehmung und Akzeptanz von Elektrofahrzeugen.

Zum 1. Januar 2024 waren rund 62 Prozent der privaten Pkw in Deutschland auf Männer zugelassen. Bei Elektro-Pkw lag dieser Anteil höher: Hier stellten Männer 70 Prozent der Besitzer:innen, unabhängig vom Alter des Fahrzeugs

(Abbildung 4.1). Der Männeranteil war bei neueren Fahrzeugen bis zu einem Jahr jedoch am höchsten, während Frauen den größten Anteil bei Elektro-Pkw mit einem Fahrzeugalter von drei bis fünf Jahren stellten. Rund 30 Prozent dieser Fahrzeuge waren auf Frauen zugelassen.

Am niedrigsten war der Frauenanteil bei den jungen Fahrzeugen bis zu einem Jahr. Diese Unterschiede könnten unter anderem auf Einkommensunterschiede zwischen den Geschlechtern zurückzuführen sein – ein Faktor, der den Zugang zu kostenintensiveren Neufahrzeugen beeinflussen kann (Acxiom, 2020). Diverse Personen werden in den zugrunde liegenden Daten nicht gesondert ausgewiesen.

Bestand privater Elektro-Pkw nach Fahrzeugalter

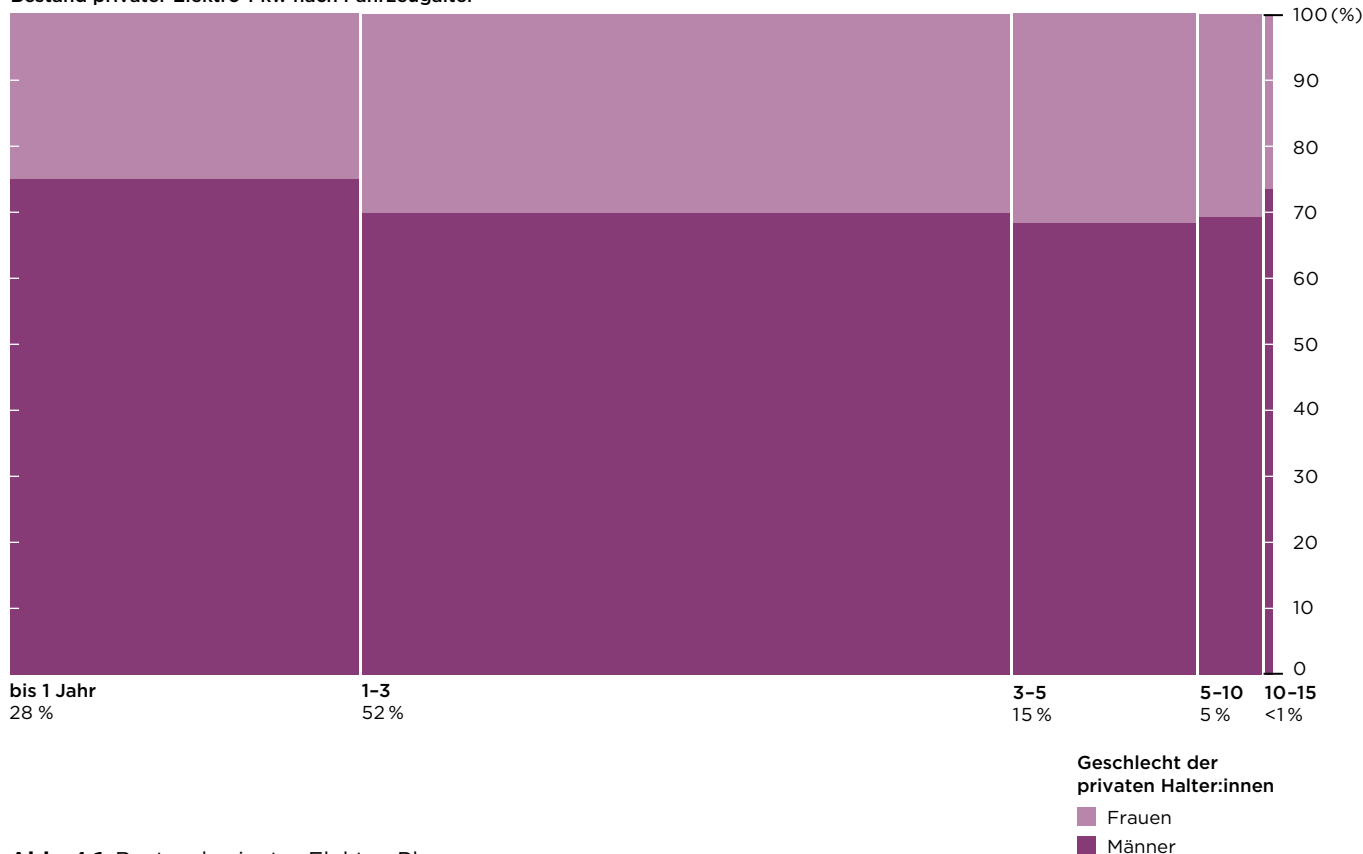


Abb. 4.1 Bestand privater Elektro-Pkw nach Geschlecht der Halter:innen und Fahrzeugalter zum Stichtag 1. Januar 2024.

Auch in der Altersverteilung zeigen sich deutliche Unterschiede (*Abbildung 4.2*). Zum 1. Januar 2024 befanden sich rund 70 Prozent aller privaten Elektro-Pkw im Besitz von Personen im Alter zwischen 35 und 64 Jahren. Die jüngste Altersgruppe (17–24 Jahre) stellte hingegen nur einen sehr geringen Anteil von etwa 1 Prozent am Gesamtbestand von Elektro-Pkw. Der private Elektro-Pkw-Bestand wird somit weiterhin stark von Halter:innen der mittleren Altersgruppen (35–64 Jahre) geprägt.

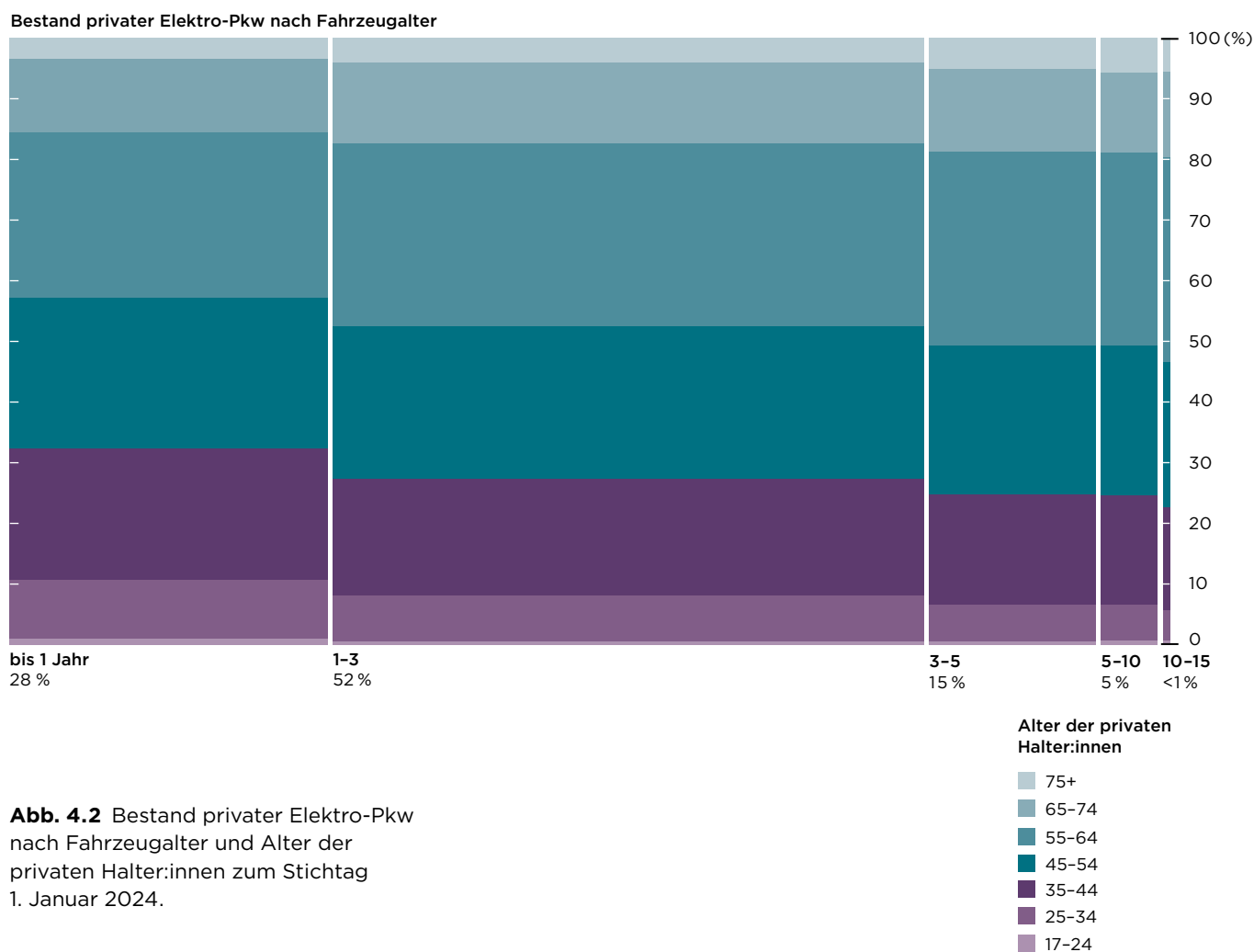


Abb. 4.2 Bestand privater Elektro-Pkw nach Fahrzeualter und Alter der privaten Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

HALTER:INNEN PRIVATER JUNGER NEUWAGEN NACH GESCHLECHT, ALTER UND ANTRIEBSART

Bei privaten Halter:innen von Bestandsfahrzeugen, die maximal ein Jahr alt sind – also den sogenannten jungen Neuwagen – lassen sich ebenfalls Unterschiede nach Antriebsart feststellen (*Abbildung 4.3*).

Zum 1. Januar 2024 befanden sich rund 68 Prozent der jungen Neuwagen im Besitz von Männern, während Frauen etwa 32 Prozent hielten. Etwa die Hälfte der von Frauen gehaltenen Fahrzeuge war benzinbetrieben – bei Männern lag der Anteil bei rund 35 Prozent. Männer besaßen zudem

anteilig mehr junge Dieselfahrzeuge. Der Anteil an Hybridfahrzeugen war bei beiden Geschlechtern ähnlich, jedoch waren Plug-in-Hybride bei Männern mit 4,5 Prozent fast doppelt so oft vertreten wie bei Frauen mit 2,5 Prozent.

Junge Elektro-Pkw waren bei Männern ebenfalls stärker vertreten: rund 22 Prozent im Vergleich zu 16 Prozent bei Frauen.

Diese Verteilung unterstreicht, dass die Teilhabe an der Elektromobilität auch bei jungen Neuwagen zwischen den Geschlechtern weiterhin unterschiedlich ausfällt.

Private junge Neuwagen nach Geschlecht der Halter:innen

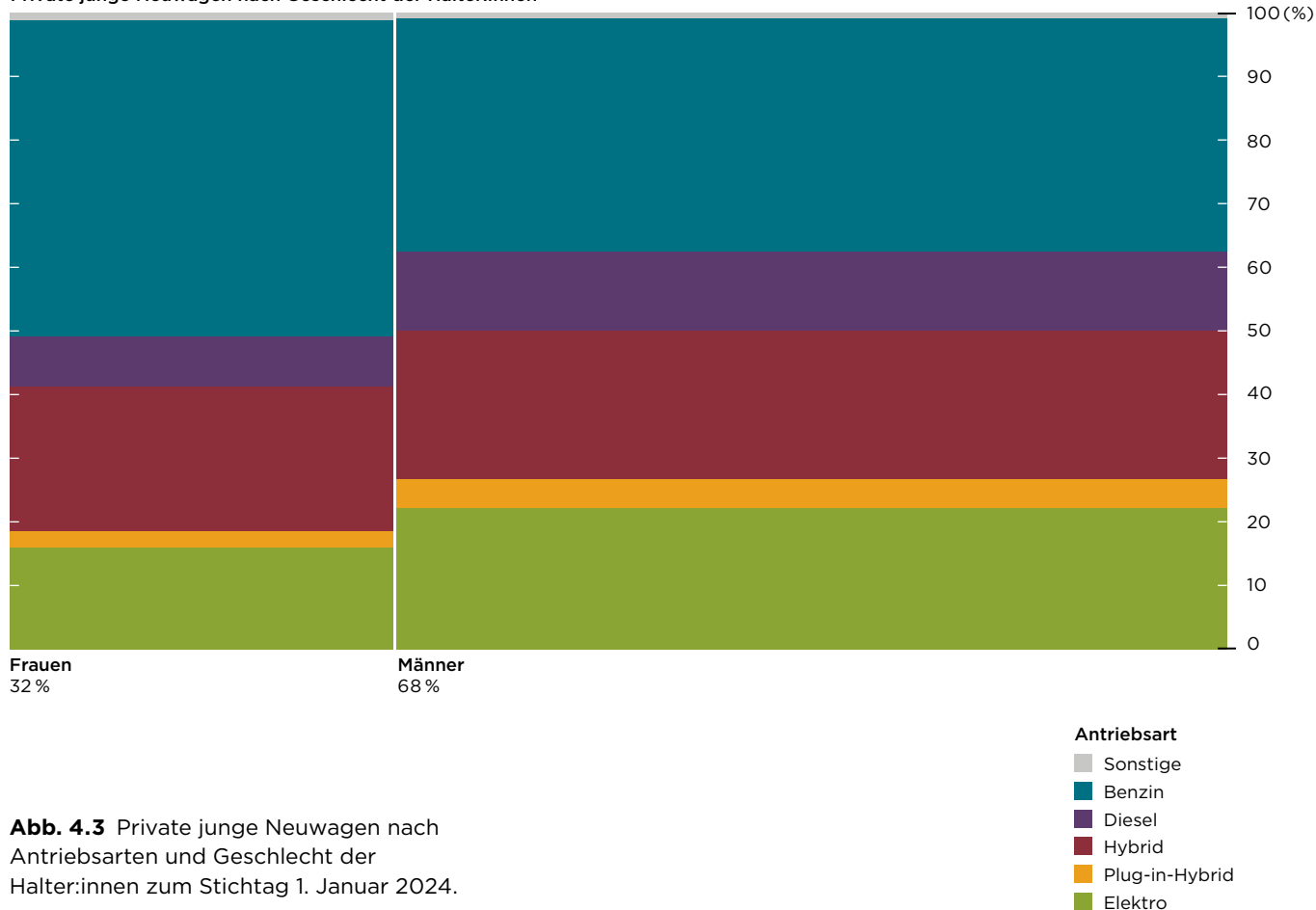


Abb. 4.3 Private junge Neuwagen nach Antriebsarten und Geschlecht der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

Auch je nach Altersgruppe zeigen sich bei jungen Neuwagen Unterschiede in der Wahl des Antriebs (*Abbildung 4.4*).

Zum 1. Januar 2024 entfiel der größte Anteil junger Fahrzeuge auf Halter:innen im Alter von 55 bis 64 Jahren (29 Prozent), gefolgt von der Altersgruppe 45 bis 54 Jahre (22 Prozent). Personen im Alter von 35 bis 44 Jahren sowie 65 bis 74 Jahren hielten jeweils etwa 16 Prozent bzw. 15 Prozent der jungen Neuwagen.

Differenziert nach Antriebsart bildeten die 35- bis 44-Jährigen bei jungen Elektro-Pkw mit knapp 27 Prozent die größte Gruppe. Insgesamt konzentrierten sich junge Elektrofahrzeuge überwiegend auf die mittleren Altersgruppen (35–64 Jahre). Die Altersgruppe der 17- bis 24-Jährigen verzeichnete mit etwa 55 Prozent den höchsten Anteil an jungen benzinbetriebenen Fahrzeugen. Benzin-Pkw waren über alle Altersgruppen hinweg die am häufigsten gewählte Antriebsart.

Diese Verteilung legt nahe, dass der Zugang zu jungen Elektro-Pkw bislang vor allem bei den mittleren Altersgruppen liegt.

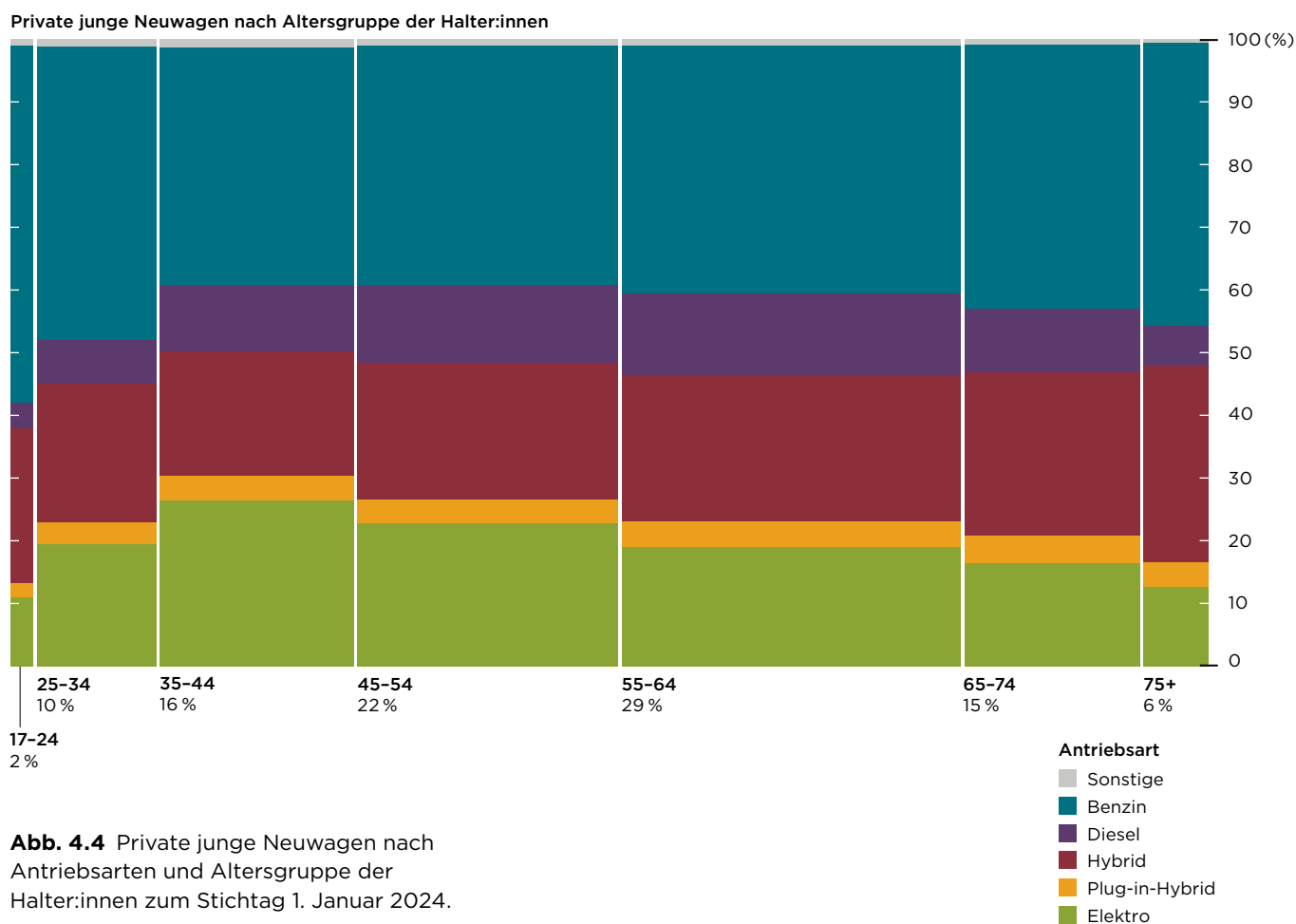


Abb. 4.4 Private junge Neuwagen nach Antriebsarten und Altersgruppe der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

Abbildung 4.5 zeigt Alter und Geschlecht von Halter:innen junger Neuwagen nach Antriebsart.

Zum 1. Januar 2024 besaßen Männer in allen Altersgruppen mehr junge Neuwagen als Frauen. Die geringste Differenz zwischen Frauen und Männern zeigte sich in der Altersgruppe der 17- bis 24-Jährigen. Die meisten jungen Neuwagen fanden sich bei beiden Geschlechtern in der Altersgruppe der 55- bis 64-Jährigen, mit über 240.000 Fahrzeugen bei Männern sowie rund 110.000 bei Frauen. In dieser Altersgruppe lag zugleich der höchste Anteil an jungen Elektro-Pkw – sowohl bei Männern als auch bei Frauen.

Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass Alter und Geschlecht den Besitz neuer Fahrzeuge beeinflussen, einschließlich Elektro-Pkw.

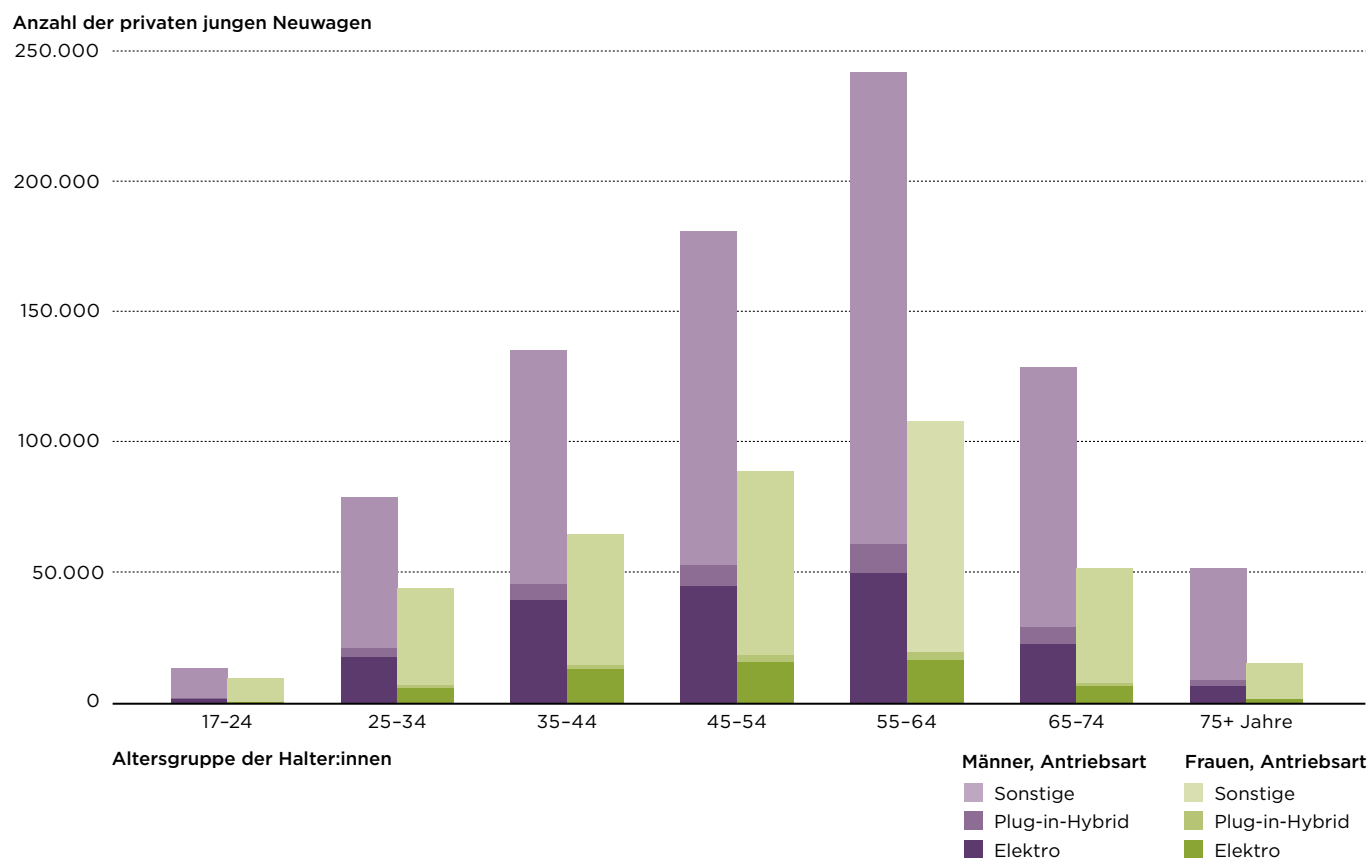


Abb. 4.5 Private junge Neuwagen nach Antriebsarten sowie Geschlecht und Alter der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

HALTER:INNEN PRIVATER JUNGER NEUWAGEN NACH GESCHLECHT, ALTER UND FAHRZEUGSEGMENT

Auch bei den Fahrzeugsegmenten junger Neuwagen zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede (Abbildung 4.6).

Zum 1. Januar 2024 besaßen Frauen tendenziell häufiger kleinere Fahrzeuge: Über 30 Prozent ihrer jungen Neuwagen entfielen auf das Mini- und Kleinwagen-Segment, während der Anteil bei Männern rund 15 Prozent betrug. In der Kompaktklasse lag der Anteil bei Frauen und Männern jeweils bei knapp 15 Prozent.

Männer hielten dagegen deutlich häufiger junge SUVs und Geländewagen – ihr Anteil lag hier um rund 10 Prozentpunkte höher als bei Frauen. Auch bei Vans, Transportern und Wohnmobilen war der Männeranteil etwas höher. Diese Fahrzeugsegmente spielten jedoch insgesamt eine untergeordnete Rolle.

Die Ergebnisse deuten auf unterschiedliche Präferenzen bei der Fahrzeugwahl hin, die sich auch im Neuwagenkauf widerspiegeln.

Anteil der privaten jungen Neuwagen nach Geschlecht der Halter:innen

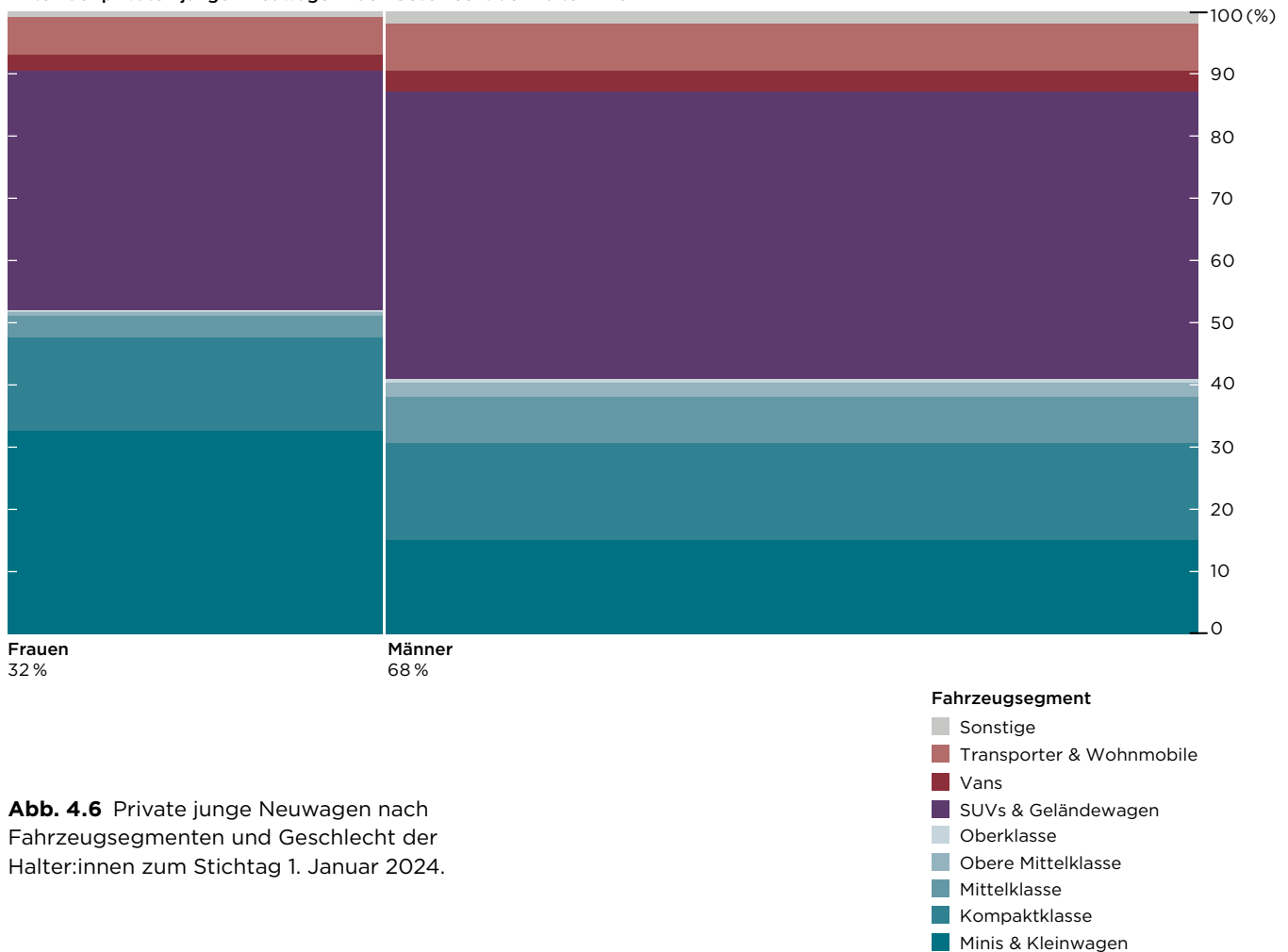


Abb. 4.6 Private junge Neuwagen nach Fahrzeugsegmenten und Geschlecht der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

Die Verteilung der privat zugelassenen jungen Neuwagen nach Fahrzeugsegment und Alter der Halter:innen zum 1. Januar 2024 ist in *Abbildung 4.7* dargestellt. Am häufigsten vertreten waren die Segmente der Minis und Kleinwagen sowie SUVs und Geländewagen.

Jüngere Halter:innen im Alter von 17 bis 24 Jahren zeigten eine deutliche Präferenz für kleinere und erschwinglichere Fahrzeugsegmente, vor allem die Kompaktklasse sowie Minis und Kleinwagen. Diese beiden Segmente machten zusammen etwa zwei Drittel der Fahrzeuge in dieser Altersgruppe aus.

Mit steigendem Alter nahm auch die Vorliebe für größere und teurere Fahrzeugtypen zu. So wies die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen den höchsten Anteil an SUVs und Geländewagen auf, mit etwa 50 Prozent. Insgesamt verlagerter sich der Schwerpunkt mit zunehmendem Alter hin zu größeren Fahrzeugsegmenten.

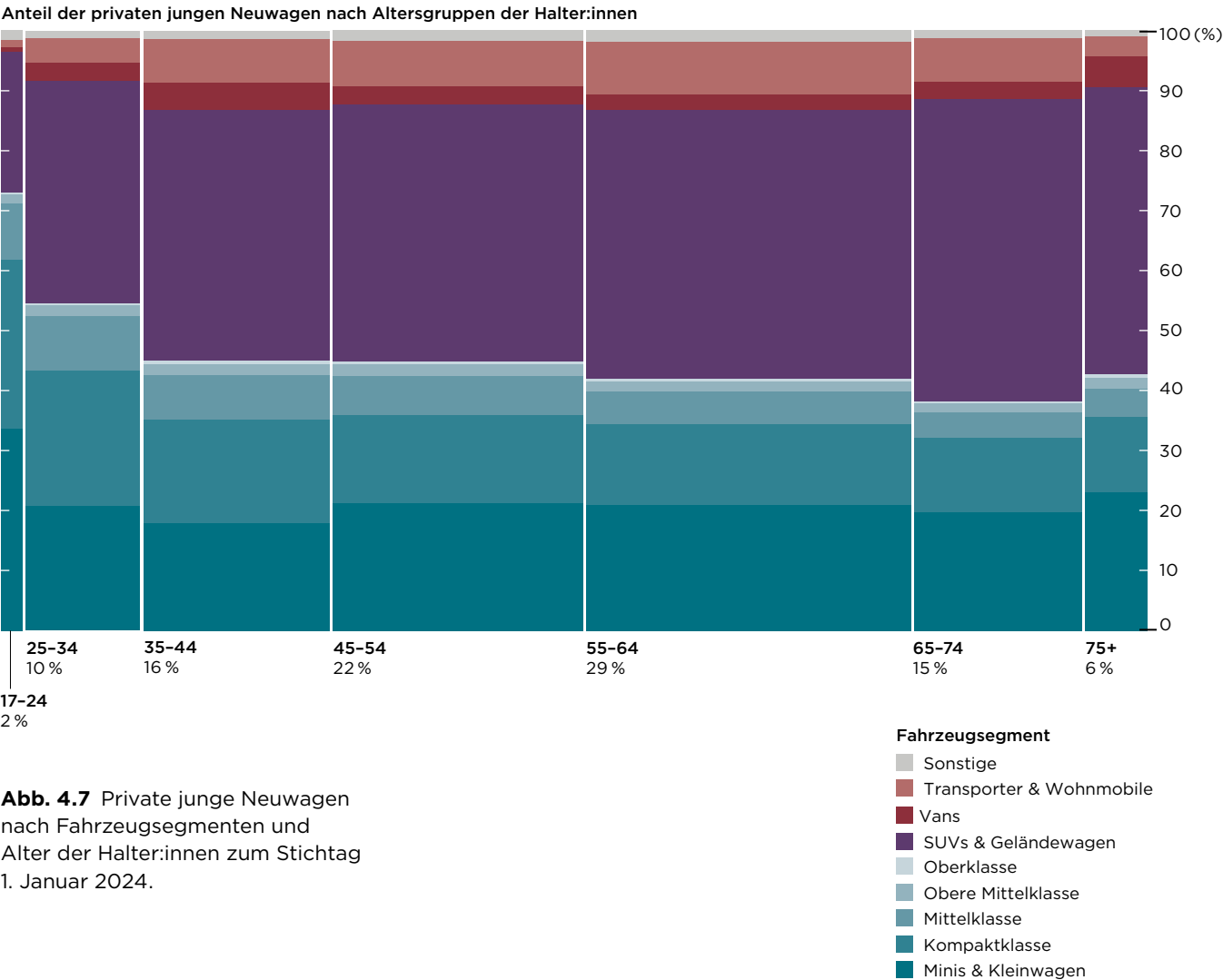


Abb. 4.7 Private junge Neuwagen nach Fahrzeugsegmenten und Alter der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.

KÄUFER:INNEN UND HALTER:INNEN PRIVATER PKW NACH EINKOMMEN UND ANTRIEBSART

Das Einkommen von Pkw-Käufer:innen und Pkw-Halter:innen variiert nach Antriebsart, wie *Abbildung 4.8* zeigt (DAT, 2025b). In diesem Abschnitt werden Umfragedaten aus dem DAT-Report 2025 dargestellt, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugkäufer:innen (Neu- oder Gebrauchtwagen) bzw. Fahrzeughalter:innen. Aufgrund begrenzter Datenmengen liegen belastbare Einkommensdaten nur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben insgesamt vor. Diese fassen Elektroautos, Plug-in-Hybride, Hybride, Mild-Hybride sowie gasbetriebene Fahrzeuge zusammen.

Im Zeitraum März bis Oktober 2024 lag das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen deutschlandweit bei Halter:innen alternativer Antriebe mit rund 4.300 Euro am höchsten. Zum Vergleich: Bei Diesel- bzw. Benzinfahrzeugen lag das Einkommen bei etwa 3.600 Euro bzw. 3.200 Euro.

Auch bei Gebrauchtwagenkäufer:innen im gleichen Zeitraum zeigten sich ähnliche Muster. Wer sich für ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb entschied, verfügte im Durchschnitt über ein höheres Einkommen als Käufer:innen von Benzin- oder Dieselfahrzeugen. Anders bei Neuwagen: Hier wiesen Käufer:innen von Diesel-Pkw mit über 5.100 Euro das höchste Durchschnittseinkommen auf – noch vor jenen, die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder Benzinern wählten.

Die Daten legen nahe, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vor allem von einkommensstärkeren Gruppen genutzt werden und die Teilhabe an der Antriebswende derzeit ungleich verteilt ist. Gezielte Maßnahmen sind notwendig, um auch Haushalte mit geringeren finanziellen Ressourcen zu erreichen.

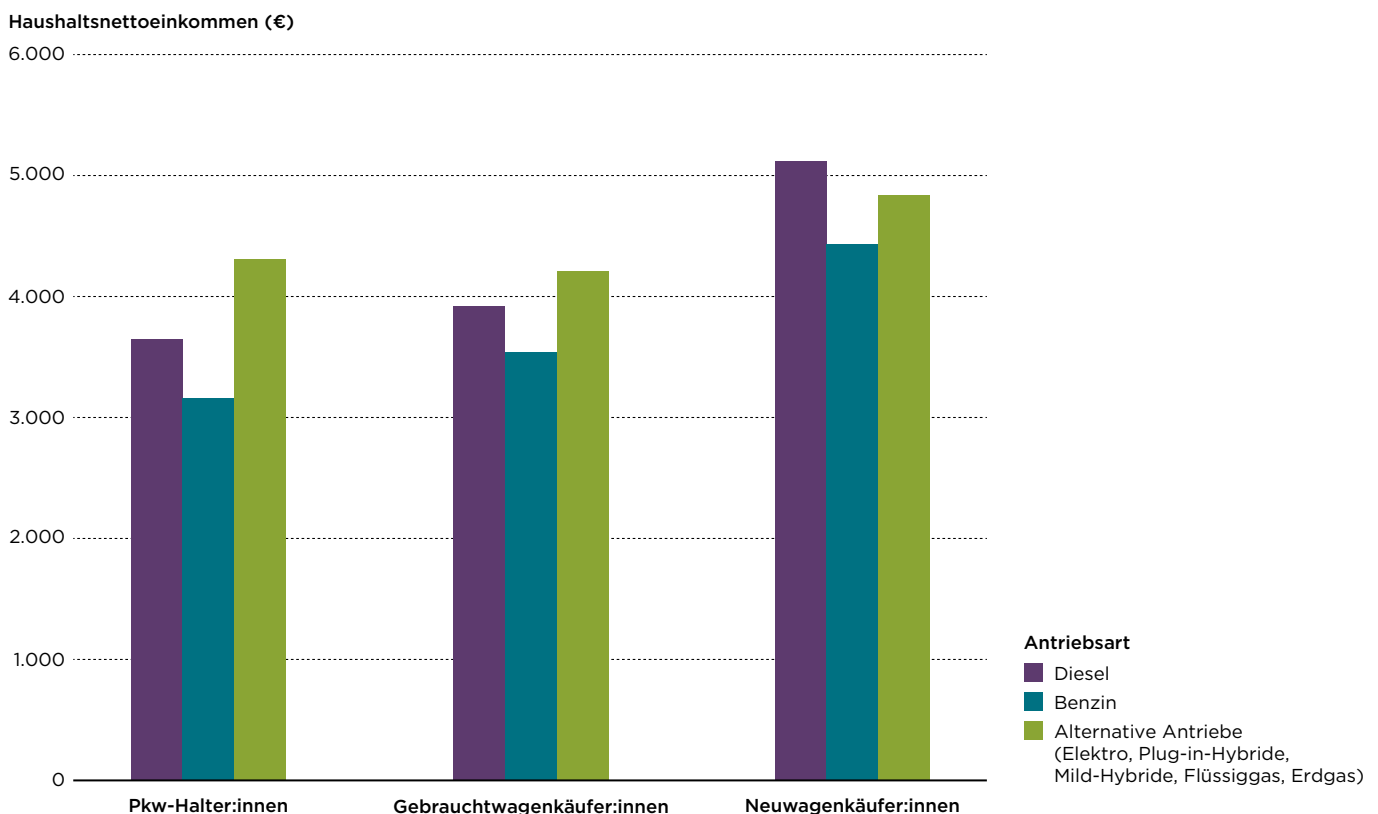
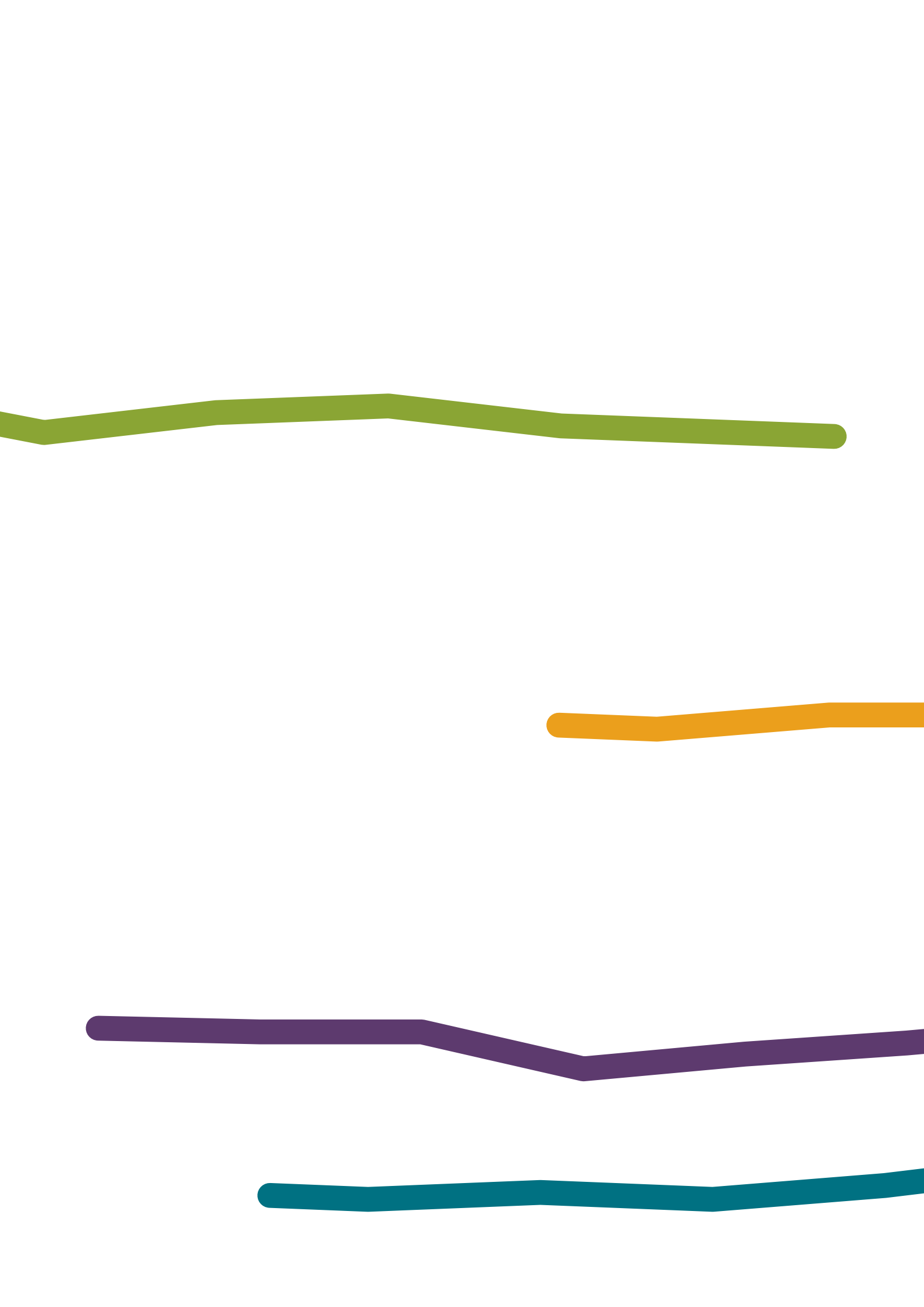


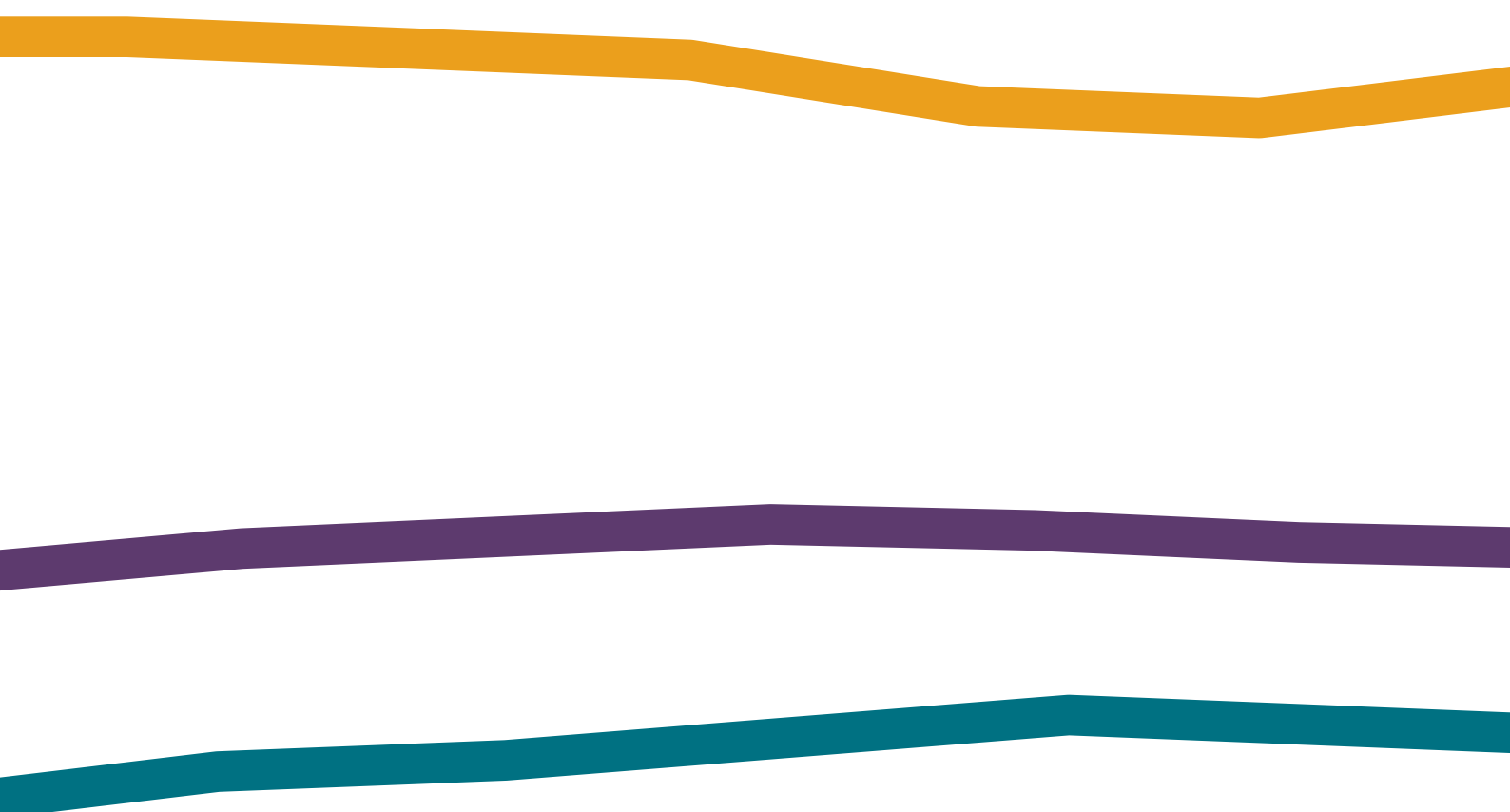
Abb. 4.8 Durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen von Pkw-Halter:innen im Jahr 2024 sowie von Gebrauchtwagen- und Neuwagenkäufer:innen (März bis Oktober 2024) nach Antriebsart. (Quelle: DAT 2025b)



5

ANSCHAFFUNGS- UND LADEKOSTEN VON ELEKTRO-PKW

Die Kosten von Elektro-Pkw, darunter Anschaffungs- und Ladekosten, sind entscheidende Faktoren für die Teilhabe an der Antriebswende. Eine differenzierte Betrachtung der anfallenden Kosten und der finanziellen Möglichkeiten verschiedener Bevölkerungsgruppen hilft, die Herausforderungen und Chancen beim Umstieg von Verbrennungsmotoren auf Elektro-Pkw besser zu verstehen und daraus gezielte Handlungsempfehlungen abzuleiten.



ANSCHAFFUNGSKOSTEN VON NEUEN ELEKTRO-PKW

Abbildung 5.1 zeigt die durchschnittlichen Preise neuer Fahrzeuge in Deutschland, aufgeschlüsselt nach Antriebsart (DAT, 2025a). Im Jahr 2024 lagen Elektro-Pkw mit durchschnittlich 45.900 Euro preislich unter Plug-in-

Hybriden und Dieselfahrzeugen, waren jedoch in der Anschaffung weiterhin teurer als benzinbetriebene Modelle mit 35.900 Euro. Gegenüber dem Vorjahr sank der durchschnittliche Neuwagenpreis von Elektro-Pkw, während er für Diesel- und Benzin-Pkw leicht anstieg. Diese bestehenden Preisunterschiede könnten den Zugang zu Elektro-Pkw für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen erschweren.

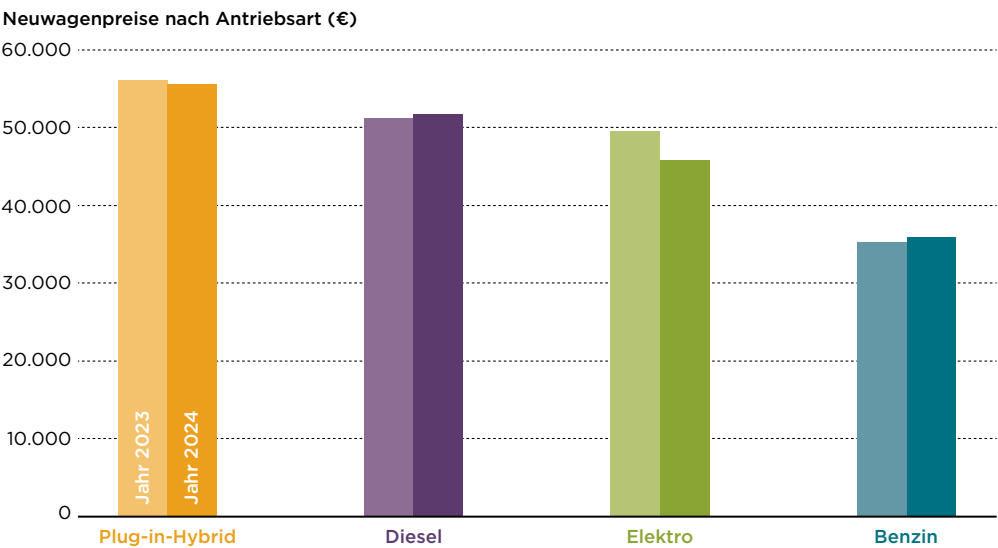


Abb. 5.1 Neuwagenpreise nach Antriebsart in den Jahren 2023 und 2024. (Quelle: DAT 2025a)

Tabelle 5.1 zeigt die 2024 acht meistzugelassenen Fahrzeugmodelle aller Antriebsarten; Tabelle 5.2 die acht meistzugelassenen Elektro-Pkw-Modelle, inklusive Listenpreisen. Angegeben sind jeweils die Preise der am häufigsten neu zugelassenen Motorisierung jedes Modells, basierend auf der günstigsten Ausstattung. Bei den acht meistzugelassenen Modellen aller Antriebsarten lag der Preis zwischen

knapp 22.700 Euro und rund 50.500 Euro (ADAC, 2025). Das häufigste Modell war mit einem Marktanteil von 2,5 Prozent und über 67.000 Neuzulassungen der Volkswagen T-Roc in der Kompaktklasse. Der Listenpreis für dieses Modell lag bei fast 33.000 Euro. Sechs der acht meistzugelassenen Modelle stammten von Volkswagen.

Marke	Modell	Neuzulassungen	Anteil (%)	Listenpreis (€)
Volkswagen	T-Roc	67.487	2,5%	32.955 €
Volkswagen	Golf	64.823	2,4%	32.980 €
Opel/Vauxhall	Corsa	39.734	1,5%	22.680 €
Volkswagen	Tiguan	37.586	1,4%	42.865 €
Volkswagen	Polo	36.657	1,4%	24.180 €
Škoda	Octavia	34.805	1,3%	37.890 €
Volkswagen	Golf	34.006	1,3%	38.780 €
Volkswagen	Passat	32.169	1,2%	50.510 €
Sonstige	-	2.311.476	86,9%	-

Antriebsart
■ Benzin und Benzin-Hybrid
■ Diesel und Diesel-Hybrid

Tab. 5.1 Neuzulassungen und Marktanteile der Top 8 Pkw-Modelle im Jahr 2024.

Das am häufigsten neu zugelassene Elektrofahrzeug war das Tesla Model Y. Es wies mit über 8 Prozent den höchsten Anteil an den Elektro-Neuzulassungen auf, erreichte jedoch weniger als halb so viele Zulassungen wie der Volkswagen T-Roc, das insgesamt meistzugelassene Pkw-Modell. Mit einem Listenpreis von 44.900 Euro war das Model Y rund

12.000 Euro teurer (Tabelle 5.2). Die Preisspanne der acht am häufigsten neu zugelassenen Elektrofahrzeuge war mit 36.400 bis 59.000 Euro geringer als die aller Antriebsarten. Zudem entfielen die Zulassungen auf sechs verschiedene Hersteller, während es bei allen Antriebsarten drei Hersteller waren.

Marke	Modell	Neuzulassungen	Anteil (%)	Listenpreis (€)
Tesla	Model Y	29.861	8,2%	44.990 €
Škoda	Enyaq	25.223	6,9%	48.900 €
Volkswagen	ID.3	20.128	5,5%	36.425 €
Volkswagen	ID.4	17.533	4,8%	46.355 €
Cupra	Born	16.627	4,6%	41.550 €
Volkswagen	ID.7	14.548	4,0%	54.105 €
Audi	Q4	12.869	3,5%	59.000 €
BMW	iX1	12.642	3,5%	48.800 €
Sonstige	-	213.811	58,9%	-

Tab. 5.2 Neuzulassungen und Marktanteile der Top 8 Elektro-Pkw-Modelle im Jahr 2024.

ANSCHAFFUNGSKOSTEN VON GEBRAUCHTEN ELEKTRO-PKW

Ähnlich wie bei neuen Elektroautos sind auch die Preise für gebrauchte Elektro-Pkw in Deutschland leicht zurückgegangen. Dies zeigt sich im Gebrauchtwagenindexpreis, einem Referenzwert, der anhand einer repräsentativen Stichprobe von Verkaufsdaten die Entwicklung der Durchschnittspreise für Gebrauchtwagen im Zeitverlauf abbildet.

Zwischen Juni 2024 und Juni 2025 sank der durchschnittliche Indexpreis für gebrauchte Elektro-Pkw von 35.900 Euro auf 34.800 Euro (AutoScout24, 2025). Hybridfahrzeuge,

einschließlich Plug-in-Hybriden, verzeichneten durchgehend die höchsten Durchschnittspreise, mit knapp 38.000 Euro im Juni 2024 und 38.200 Euro im Juni 2025. Dieselfahrzeuge blieben preislich stabil, bei einem leichten Anstieg von 28.200 Euro auf 28.300 Euro. Die Preise für Benzinfahrzeuge – weiterhin die günstigste Option – stiegen ebenfalls leicht von 25.000 Euro auf 25.300 Euro.

Der Rückgang bei den Preisen für gebrauchte Elektro-Pkw deutet auf eine wachsende Dynamik im Gebrauchtwagenmarkt hin.

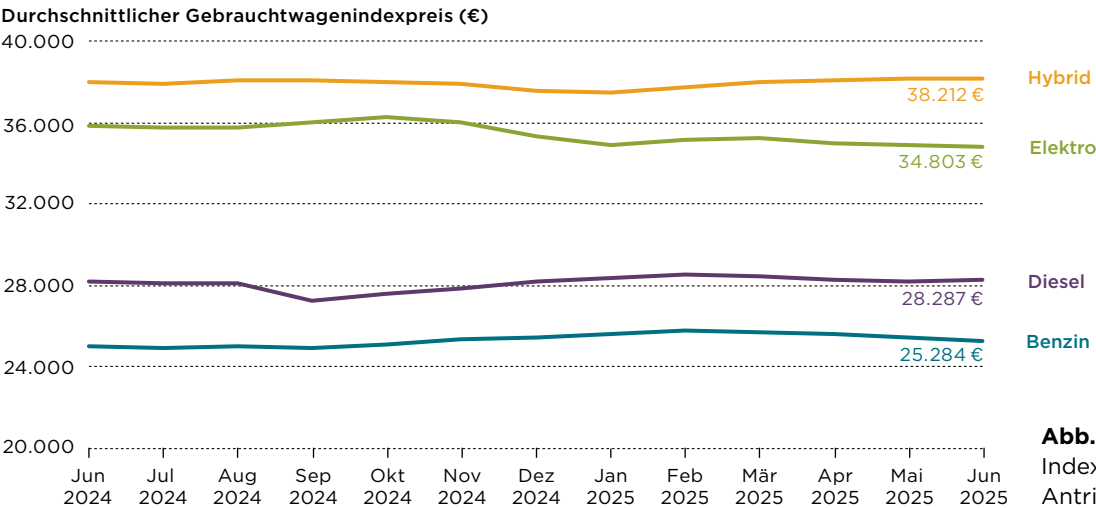


Abb. 5.2 Gebrauchtwagen-Index-Preisentwicklung nach Antriebsart.

LADEKOSTEN VON ELEKTRO-PKW

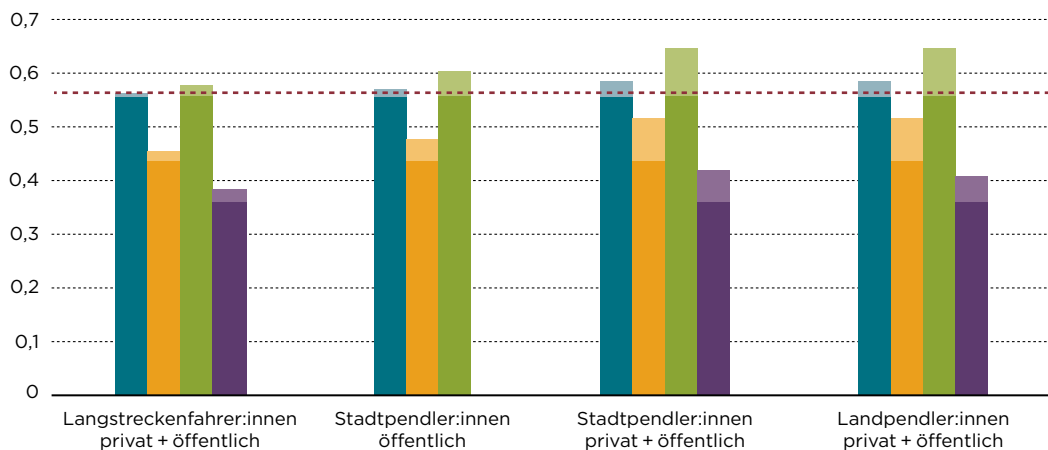
Die Kosten für das Laden eines Elektroautos hängen vom Strompreis, der Ladeleistung, dem Ort des Ladevorgangs und dem jeweils genutzten öffentlichen Ladetarifmodell – sofern das Fahrzeug nicht zu Hause geladen wird – ab. Das öffentliche Laden erfolgt entweder direkt über eine Ad-hoc-Zahlung bei Ladepunktbetreibern (Charge Point Operators, CPOs), die für Betrieb und Wartung der Ladeinfrastruktur verantwortlich sind, oder über sogenannte Mobilitätsstromanbieter (Mobility Service Providers, MSPs). Diese stellen Fahrer:innen über eine einheitliche Lade-App oder Ladekarte, häufig kombiniert mit einem Abonnement, Zugang zu einem breiten Ladenetz bereit. In manchen Fällen betreiben MSPs auch eigene Ladepunkte und fungieren damit zugleich als CPOs. Nutzer:innen haben dann Zugang zum eigenen Netz des MSP sowie zu den Netzen anderer Anbieter, mit denen Roaming-Vereinbarungen bestehen.

Eine Analyse unterschiedlicher Fahrprofile, darunter Langstreckenfahrer:innen sowie Pendler:innen in der Stadt und auf dem Land, zeigt, dass das Laden im eigenen Netzwerk eines MSP die günstigste öffentliche Normal- und Schnellladeoption ist. Die durchschnittlichen Preise liegen hier meist bei unter 0,50 Euro/kWh (*Abbildung 5.3*). Eine detaillierte Beschreibung der betrachteten Fahrprofile findet sich im Anhang (Begrifflichkeiten, Methoden, Annahmen, Datenquellen).

Roaming über einen MSP – also das Laden an fremden Netzen, die nicht direkt von diesem MSP betrieben werden – verursacht zusätzliche Gebühren und führt zu deutlich höheren Preisen von bis zu 0,70 Euro/kWh oder mehr.

Das Ad-hoc-Laden bei einem CPO liegt beim Normalladen preislich zwischen den beiden MSP-Optionen: Es ist etwas teurer als das Laden im MSP-eigenen Netz, jedoch günstiger als das MSP-Roaming. Beim Schnellladen hingegen übersteigt der Ad-hoc-Preis im Durchschnitt die MSP-Preise.

Durchschnittlicher Preis je kWh inkl. MwSt. (€/kWh) an Normalladepunkten



Durchschnittlicher Preis je kWh inkl. MwSt. (€/kWh) an Schnellladepunkten

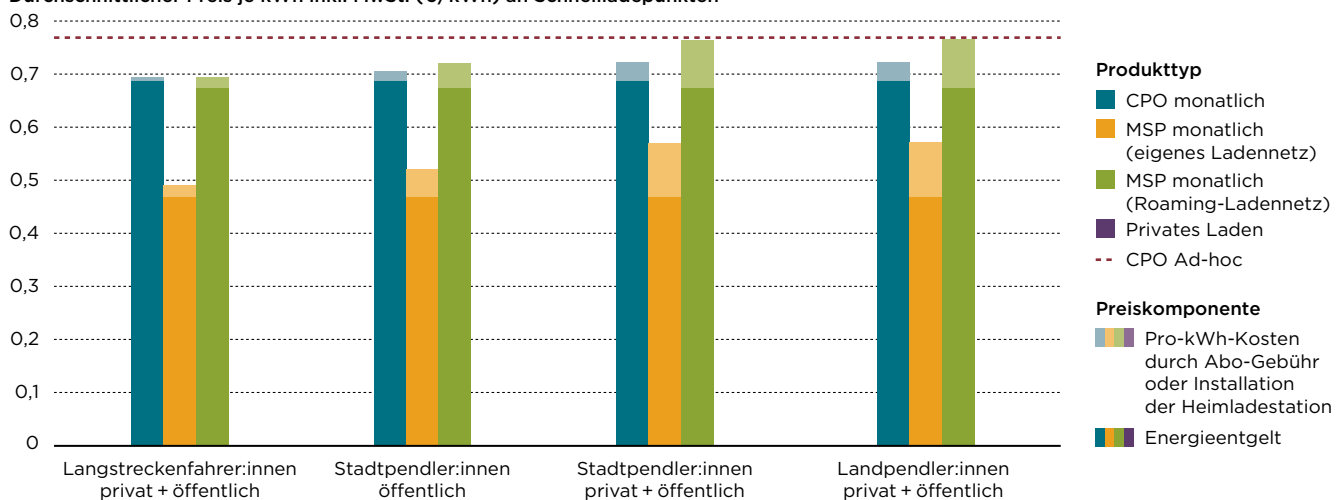


Abb. 5.3 Durchschnittlicher Preis pro kWh (inklusive 19 % MwSt.) an Normalladepunkten (oben) und Schnellladepunkten (unten) nach Produkttyp und Fahrprofil zum 1. Januar 2025.

Das Laden zu Hause, vergleichbar mit dem Laden an öffentlichen Normalladepunkten, bleibt für alle betrachteten Fahrprofile die günstigste Option. Allerdings steht diese Möglichkeit nicht allen Haushalten offen. Nutzer:innen, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, müssen sich angesichts der deutlichen Preisunterschiede häufig bei mehreren MSPs registrieren, um Roaming-Gebühren zu vermeiden und Zugang zu den günstigsten Tarifen zu erhalten. Dieser zusätzliche Aufwand kann eine Hürde für die Akzeptanz von Elektro-Pkw darstellen.

Die jährlichen Ladekosten für Elektro-Pkw hängen stark vom individuellen Nutzungsverhalten ab, insbesondere vom Verhältnis zwischen privatem und öffentlichem Laden.

Das kostengünstigste Szenario, dargestellt in *Abbildung 5.4*, ist städtisches Pendeln mit öffentlichem Laden ausschließlich im eigenen MSP-Netz; die jährlichen Kosten liegen hier bei rund 1.400 Euro. Für alle betrachteten Fahrprofile ist das Laden günstiger als das Tanken eines vergleichbaren benzinbetriebenen Fahrzeugs. Das teuerste Szenario betrifft Langstreckenfahrer:innen, die bei öffentlichen Ladevorgängen ausschließlich im MSP-Roaming-Netz laden. Die jährlichen Kosten liegen hier bei fast 6.000 Euro, sind damit aber immer noch etwa 800 Euro günstiger als das Tanken mit Benzin – ein Wettbewerbsvorteil für Elektroautos. Die insgesamt niedrigeren Energiekosten können somit als positiver Faktor für die Anschaffung eines Elektroautos wirken.

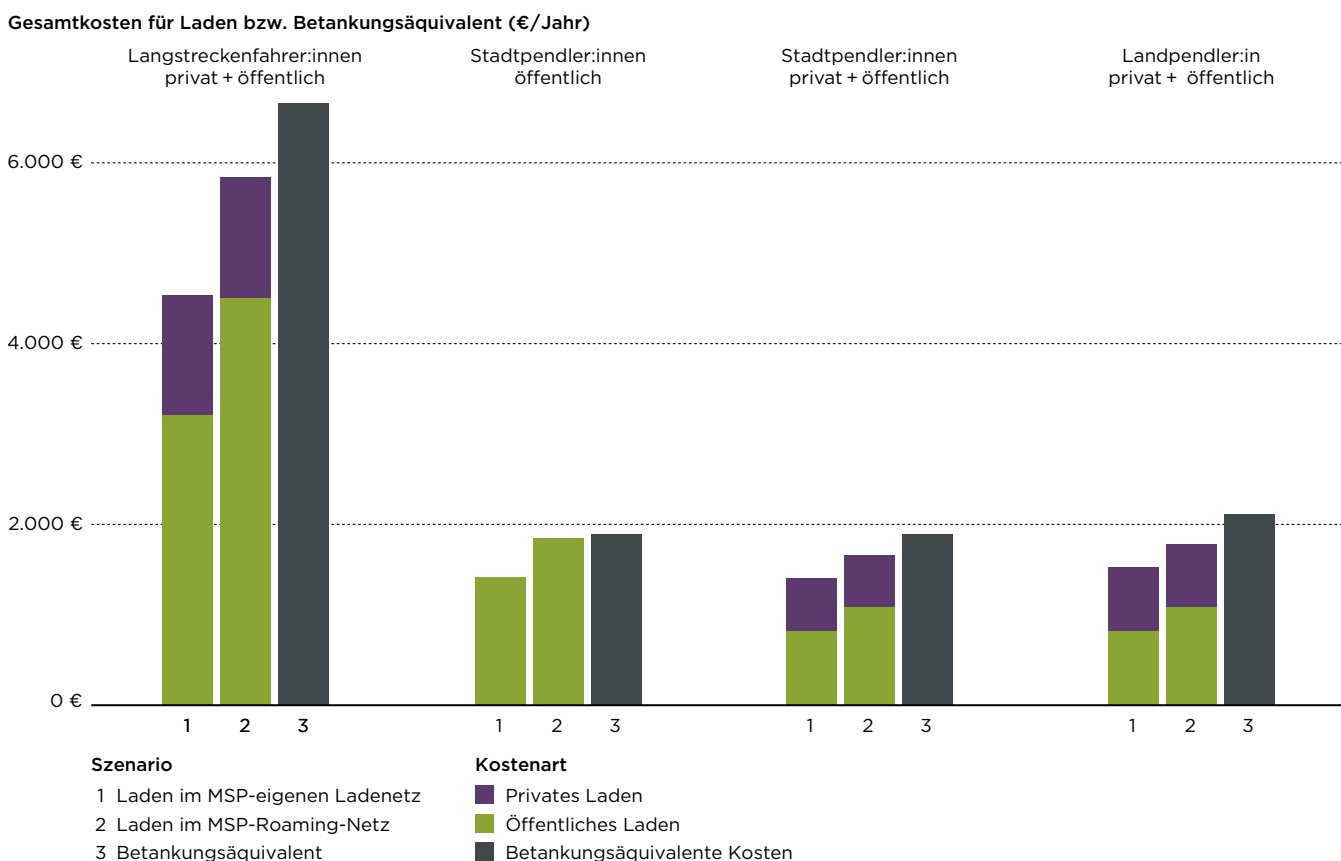


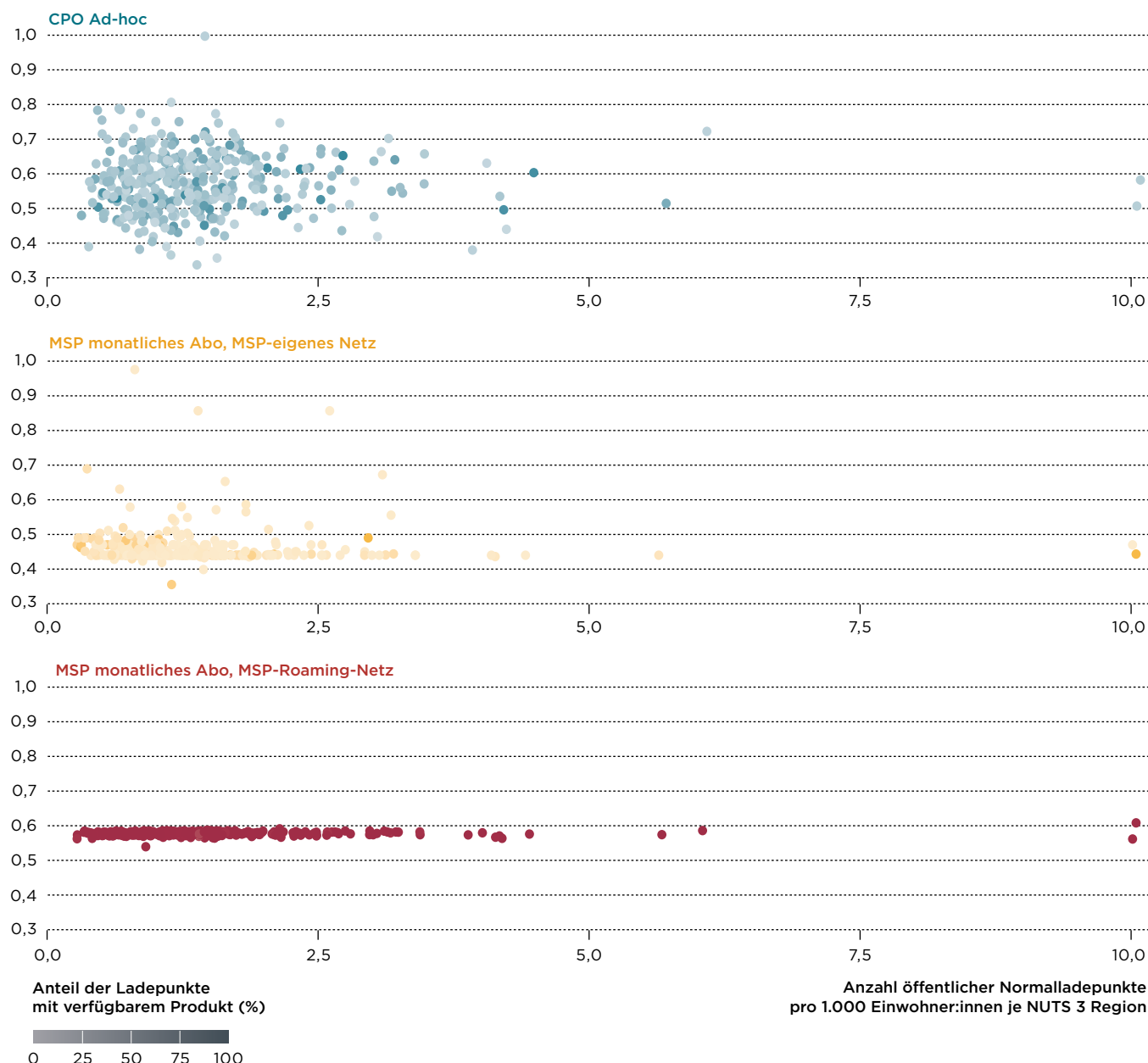
Abb. 5.4 Jährliche Ladekosten nach Fahrprofil und monatlichem MSP-Abonnementprodukttyp in Deutschland, basierend auf den bundesweiten durchschnittlichen Ladepreisen zum 1. Januar 2025.

RÄUMLICHE UNTERSCHIEDE BEI LADEKOSTEN VON ELEKTRO-PKW

Die Preise für das Laden an Normal- und Schnellladepunkten unterscheiden sich regional – abhängig von Ladegeschwindigkeit, Ladedichte und Ladetarif (*Abbildung 5.5*). In den 400 Kreisen und kreisfreien Städten Deutschlands zeigen sich teils deutliche Unterschiede.

Zum 1. Januar 2025 stellte das Laden über einen MSP innerhalb des eigenen Netzwerks deutschlandweit die günstigste Ladeoption dar. Sowohl beim Normalladen als auch beim Schnellladen lagen die durchschnittlichen Preise etwas über 0,40 Euro/kWh (exklusive Abo-Gebühren). Zwischen den Regionen bestehen dabei weitgehend geringe Preisunterschiede, da MSPs in der Regel einheitliche Preisstrukturen über ihre Netzwerke hinweg anbieten.

Durchschnittliche Nettoenergiekosten je NUTS 3 Region an Normalladepunkten (€/kWh)



Höhere Kosten entstanden beim Laden über einen MSP außerhalb des eigenen Netzwerks, mit durchschnittlichen Preisen von fast 0,60 Euro/kWh für das Normalladen und etwa 0,70 Euro/kWh für das Schnellladen (exklusive Abo-Gebühren).

Das Ad-hoc-Laden – also spontanes Laden ohne vertragliche Bindung – war im Durchschnitt die teuerste Option beim Schnellladen und wies zugleich die größte Preisspanne auf.

Die regionale Ladedichte, gemessen an der Anzahl der Ladepunkte pro 1.000 Einwohner:innen, hatte insgesamt keinen systematischen Einfluss auf die Ladepreise. In Regionen mit hoher Ladedichte galten ähnliche Tarife wie in Regionen mit niedriger Dichte. Nutzer:innen in Gebieten mit geringer Ladeinfrastruktur sind somit nicht durch höhere Preise benachteiligt.

Durchschnittliche Nettoenergiekosten je NUTS 3 Region an Schnellladepunkten (€/kWh)

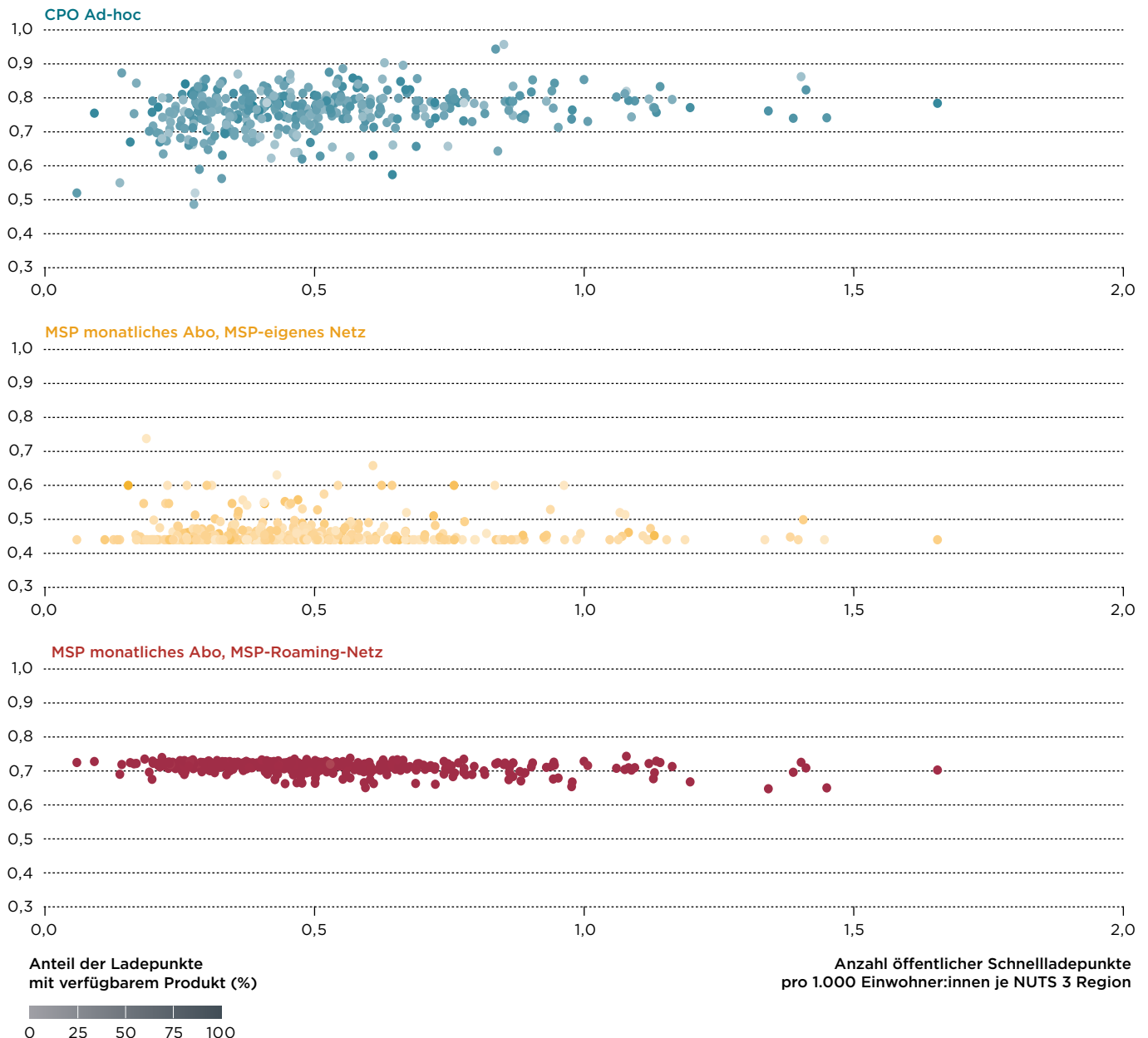
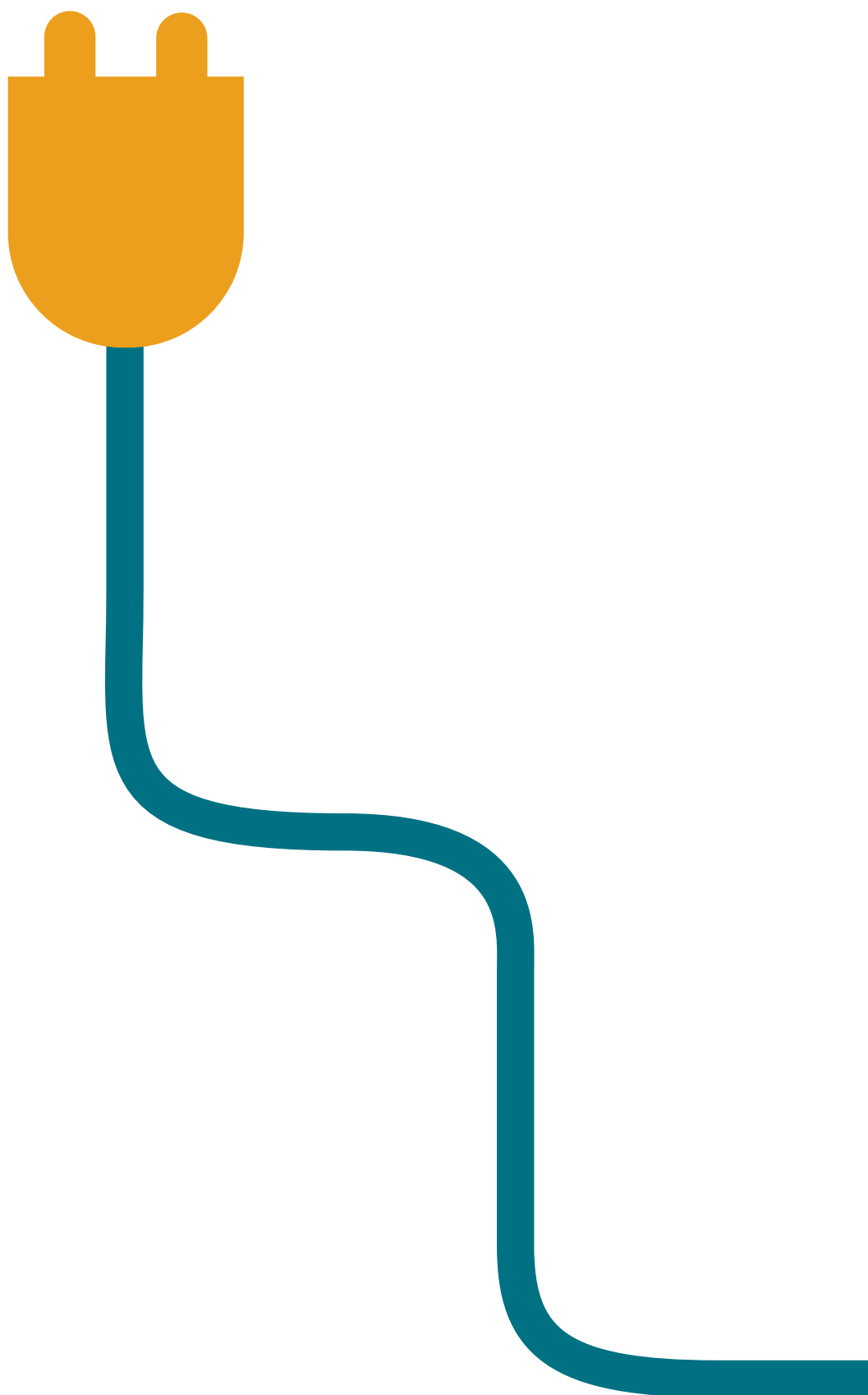


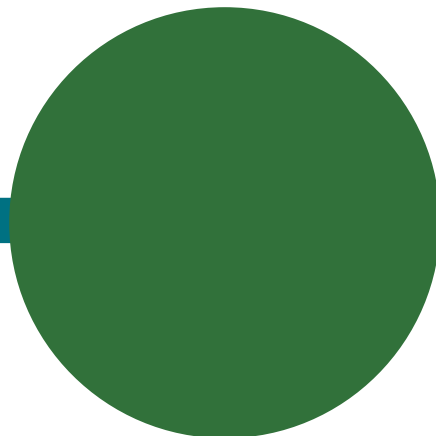
Abb. 5.5 Durchschnittliche Nettoenergiekosten an Normalladepunkten (*links*) und Schnellladepunkten (*rechts*) in den 400 Kreisen und kreisfreien Städten, dargestellt nach Produkttyp, im Vergleich zur Anzahl der zum 1. Januar 2025 öffentlich zugänglichen Ladepunkte pro 1.000 Einwohner:innen. Hinweis: Die Helligkeit der Punkte zeigt den Grad der Datenverfügbarkeit an.



6

POLITIKMAßNAHMEN ZUR FÖRDERUNG SOZIALER TEILHABE IM ÜBERGANG ZU ELEKTRO-PKW

Politische Maßnahmen sind entscheidend, um soziale und regionale Ungleichheiten bei der Antriebswende zu verringern. In anderen Ländern haben sich dabei Maßnahmen wie Kaufanreize für einkommensschwächere Haushalte, gezielter Infrastrukturausbau im ländlichen Raum und gezielte Informationsangebote rund um das Thema Elektromobilität als wirksam erwiesen. Eine sozial ausgewogene Antriebswende kann dazu beitragen, Teilhabe zu sichern und die gesellschaftliche Akzeptanz der Elektromobilität langfristig zu stärken.



AUSGEWÄHLTE POLITIKMAßNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Deutschland fördert den Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu Elektrofahrzeugen seit vielen Jahren durch ein Bündel gezielter Maßnahmen:

Kaufprämien („Umweltbonus“). Zwischen 2016 und dem 17. Dezember 2023 wurden rund 2 Millionen Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge mit insgesamt etwa 10 Milliarden Euro gefördert.

Förderung der Ladeinfrastruktur. Für den Ausbau der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur, unter anderem im Rahmen des „Deutschlandnetzes“, wurden Mittel in Milliardenhöhe bereitgestellt – darunter ein 1,8-Milliarden-Euro-Programm für hochleistungsfähige Ladepunkte sowie weitere 6 Milliarden Euro bis 2030. Bis Ende 2025 stehen zudem Zuschüsse aus dem Aufbau- und Resilienzplan (DARP) zur Verfügung, sowohl für Normalladepunkte (Ladeleistung bis 22 kW) als auch Schnellladepunkte (Ladeleistung über 22 kW), einschließlich Neuanschlüssen und Aufrüstungen. Förderberechtigt sind Privatpersonen, Kommunen, Unternehmen und öffentliche Einrichtungen.

Unternehmensanreize. Seit September 2023 können Unternehmen für nicht-öffentliche Schnellladeinfrastruktur Zuschüsse erhalten. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) erhalten bis zu 30.000 Euro pro Ladegerät, große Unternehmen bis zu 15.000 Euro – speziell für Ladepunkte mit über 150 kW Ladeleistung. Zudem gelten temporäre Steuer- und Abschreibungsanreize: Unternehmen können von 2024 bis 2028 bis zu 40 Prozent der Investitionskosten für Elektrofahrzeuge steuerlich geltend machen (Sonderabschreibung nach § 7c EStG).

Für Dienstwagen mit reinem Elektroantrieb bleibt die pauschale Versteuerung des geldwerten Vorteils (0,25 Prozent des Bruttolistenpreises) bis Ende 2030 gültig – unter bestimmten Voraussetzungen auch bei Plug-in-Hybriden.

Informationsangebote. Digitale Online-Tools unterstützen die Planung und Nutzung von Ladeinfrastruktur: Das StandortTOOL ist ein Planungsinstrument für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und richtet sich an kommunale Planungsverantwortliche, Netzbetreiber, Ladeinfrastrukturbetreiber sowie die interessierte Öffentlichkeit. Das LadeLernTOOL bietet Onlinekurse zur Elektrifizierung kommunaler Fuhrparks und wendet sich an Verwaltungsmitarbeiter:innen in Bundesländern, Kommunen und kommunalen Unternehmen. Öffentlichkeitskampagnen wie die „Deutschlandnetz“-Kampagne kommunizieren den Fortschritt beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und sollen dazu beitragen, die Akzeptanz von Elektro-Pkw in der Gesellschaft zu stärken.



Abb. 6.1 Potenzielle Maßnahmen zur Förderung der Antriebswende.

AUSGEWÄHLTE POLITIK- MAßNAHMEN AUßERHALB DEUTSCHLANDS

Auch international unterstützen zahlreiche Länder den Umstieg auf Elektrofahrzeuge – etwa durch Förderprogramme, die gezielt finanziell schwächere, in ländlichen Regionen lebende oder bislang benachteiligte Gruppen in die Antriebswende einbinden.

Fahrzeuge (Neuwagen). Einzelne Förderprogramme richten sich gezielt an Gruppen wie einkommensschwache Haushalte, Menschen mit Behinderungen oder Bewohner:innen ländlicher Regionen, die ein neues Elektro- oder Plug-in-Hybridfahrzeug anschaffen möchten. In Spanien etwa unterstützt das Programm MOVES III den Kauf oder das Leasing von Elektro-Pkw und Plug-in-Hybriden für Privatpersonen mit bis zu 4.500 Euro. Einkommensschwache Haushalte können im Rahmen von MOVES III zusätzlich 1.000 Euro erhalten. Die Förderung läuft noch bis Ende Dezember 2025.

Fahrzeuge (Gebrauchtwagen). Mehrere Länder und Regionen bieten oder boten finanzielle Unterstützung für den Kauf gebrauchter Elektrofahrzeuge an – etwa in Form von Zuschüssen, zinslosen Darlehen oder Steuergutschriften. In den Niederlanden erhielten private Käufer:innen eines gebrauchten Elektro-Pkw bis Ende 2024 einen einmaligen Zuschuss von etwa 2.000 Euro. In Schottland werden wiederum zinsfreie Darlehen für einkommensschwache Käufer:innen bereitgestellt, um den Erwerb von Elektro-Pkw zu erleichtern.

Fahrzeuge (Neu- und Gebrauchtwagen). Frankreich setzte sein „Social Leasing“-Programm im September 2025 fort. Dieses richtet sich an Pendler:innen mit unterdurchschnittlichem Einkommen und bietet reduzierte monatliche Leasingraten von 40 bis 150 Euro für neue oder gebrauchte Elektrofahrzeuge. Das Förderprogramm wurde erstmals von Januar bis Februar 2024 angeboten und stieß auf große Resonanz: Insgesamt gingen 90.000 Anträge ein, von denen letztlich 50.000 genehmigt wurden. Die verfügbaren Mittel waren bereits sechs Wochen nach Programmstart ausgeschöpft. Eine Auswertung der ersten 25.000 Begünstigten, basierend auf den bis Juni 2025 vorliegenden Daten, zeigt, dass 40 Prozent ein jährliches Referenzeinkommen von unter 10.200 Euro pro Haushaltseinheit hatten. Im US-Bundesstaat Washington State wurde im Jahr 2024 ebenfalls ein „Social Leasing“-Programm eingeführt, das Haushalten mit niedrigem Einkommen günstige Leasingraten für neue und gebrauchte Elektro-Pkw bietet.

Ladeinfrastruktur (öffentlich und privat). In den USA fördern einzelne Bundesstaaten – teilweise durch Bundesmittel unterstützt – den Ausbau öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur. In New York fließen seit Januar 2024 bis zu 15 Millionen US-Dollar aus einem Bundesprogramm in den Aufbau von Normal- und Schnellladepunkten an strategischen Orten wie staatlichen Parks, touristischen Zielen und in benachteiligten Gemeinden. In Vermont unterstützt das „Charge Vermont“-Programm die Einrichtung von Ladepunkten an Arbeitsplätzen – oft mit 90 bis 100 Prozent Förderung, wobei frauen- und minderheitengeführte Unternehmen Vorrang genießen; die Antragstellung ist noch bis August 2026 offen. In Irland deckt ein nationales Fördermodell 60 bis 90 Prozent der Installationskosten für Ladepunkte in Wohngebäuden ab, einschließlich Verkabelung und Lastmanagement. Kommunen und soziale Wohnungsgesellschaften erhalten dabei die höchsten Förderquoten von bis zu 90 Prozent, während Wohnungseigentümergemeinschaften und Bauträger abgestufte Sätze von 80 Prozent bzw. 60 Prozent erhalten.

Bewusstseinsbildung. Kanada fördert im Rahmen der „Zero Emission Vehicle Awareness Initiative“ gemeindegeleitete Projekte – insbesondere unter indigener Leitung – zur Aufklärung über emissionsfreie Fahrzeuge. Die US-amerikanischen Clean Cities Coalitions unterstützen seit Jahren lokale Allianzen und Maßnahmen zur Reduktion von Verkehrsemissionen durch die Förderung alternativer Kraftstoffe und Mobilitätslösungen. In Indien informiert das e-AMRIT-Portal umfassend über Elektromobilität – von Fahrzeugtechnik über Förderprogramme bis hin zu Reise und Kostenrechnern. Singapur schließlich setzt mit seiner Kampagne „Power EVery Move“ auf interaktive Öffentlichkeitsarbeit, um die gesellschaftliche Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zu stärken.

ANHANG

HINWEISE ZU DEN DATENQUELLEN

Grundlage für die in diesem Bericht dargestellten Statistiken bildet eine vom ICCT zusammengestellte Datenbank. Zu den Informationsquellen gehören Daten des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.V. (ADAC), des deutschen Kraftfahrtbundesamtes (KBA), der Dataforce GmbH, Eco-Movement, der European Environment Agency (EEA), der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) GmbH, und der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Die in dieser Veröffentlichung erhaltenen Daten sind in hohem Maße aggregiert und dienen lediglich der Veranschaulichung übergeordneter Trends. Sie sind nicht als offizielle Daten zu betrachten. Die Datenquelle für die Abbildungen 4.1 bis 4.7 ist das KBA, fdzoff.zfzrbt.2024.1 (DOI: 10.25525/kba-fdzoff.zfzrbt.2024.1).

ABBILDUNGS- & TABELLENVERZEICHNIS

Abb. 1.1 Bestand, Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw und Anteil von Elektro- und Nicht-Elektro-Pkw in Deutschland.	6	Tab. 2.1 Elektro-, Plug-in-Hybrid- und Gesamt-Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024.	11
Abb. 1.2 Technologieakzeptanzkurve und Anteil von Elektro-Pkw im deutschen Pkw-Bestand.	7	Abb. 2.3 Elektro Pkw-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024, Marktanteile an den Pkw-Neuzulassungen innerhalb eines Segments (oben) und Anzahl (unten).	12
Abb. 2.1 Marktanteile von Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsart zwischen 2022 und dem 1. Halbjahr 2025 (nicht einbezogen sind gasbetriebene Pkw und sonstige Antriebsarten).	10	Abb. 2.4 Plug-in-Hybrid-Neuzulassungen nach Segmenten, 1. Halbjahr 2025 versus 1. Halbjahr 2024, Marktanteile an den Pkw-Neuzulassungen innerhalb eines Segments (oben) und Anzahl (unten).	13
Abb. 2.2 Marktanteile von Pkw-Besitzumschreibungen nach Antriebsart zwischen 2022 und dem 1. Halbjahr 2025 (nicht einbezogen sind gasbetriebene Pkw und sonstige Antriebsarten).	10	Tab. 3.1 Gesamtzahl und Anteil der Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.	16

Tab. 3.2	16	Abb. 4.2	27
Gesamtzahl und Anteil privater Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.		Bestand privater Elektro-Pkw nach Fahrzeugalter und Alter der privaten Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Tab. 3.3	17	Abb. 4.3	28
Gesamtzahl und Anteil gewerblicher Pkw- und Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.		Private junge Neuwagen nach Antriebsarten und Geschlecht der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Abb. 3.1	19	Abb. 4.4	29
Räumliche Verteilung von Elektro-Pkw-Neuzulassungen in städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.		Private junge Neuwagen nach Antriebsarten und Altersgruppe der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Abb. 3.2	20	Abb. 4.5	30
Gesamte Elektro-Pkw-Neuzulassungen und Verteilung nach städtischen, suburbanen und ländlichen Regionen im Jahr 2024.		Private junge Neuwagen nach Antriebsarten sowie Geschlecht und Alter der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Abb. 3.3	21	Abb. 4.6	31
Entwicklung öffentlicher und halb-öffentlicher Normal- und Schnellladepunkte zwischen 2021 und 2025, jeweils Stichtag 1. Januar.		Private junge Neuwagen nach Fahrzeugsegmenten und Geschlecht der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Abb. 3.4	21	Abb. 4.7	32
Anzahl und Anteil öffentlicher Normal- und Schnellladepunkte zum Stichtag 1. Januar 2025.		Private junge Neuwagen nach Fahrzeugsegmenten und Alter der Halter:innen zum Stichtag 1. Januar 2024.	
Abb. 3.5	22	Abb. 4.8	33
Verteilung der vollständig öffentlich zugänglichen Normalladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen nach städtischen, suburbanen und ländlichen Kreisen und kreisfreien Städten zum Stichtag 1. Januar 2025.		Durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen von Pkw-Halter:innen im Jahr 2024 sowie von Gebrauchtwagen- und Neuwagenkäufer:innen (März bis Oktober 2024) nach Antriebsart. (Quelle: DAT 2025b)	
Abb. 3.6	23	Abb. 5.1	36
Verteilung der vollständig öffentlich zugänglichen Schnellladepunkte pro 10.000 Einwohner:innen nach städtischen, suburbanen und ländlichen Kreisen und kreisfreien Städten zum Stichtag 1. Januar 2025.		Neuwagenpreise nach Antriebsart in den Jahren 2023 und 2024. (Quelle: DAT 2025a)	
Abb. 4.1	26	Tab. 5.1	36
Bestand privater Elektro-Pkw nach Geschlecht der Halter:innen und Fahrzeugalter zum Stichtag 1. Januar 2024.		Neuzulassungen und Marktanteile der Top 8 Pkw-Modelle im Jahr 2024.	
		Tab. 5.2	37
		Neuzulassungen und Marktanteile der Top 8 Elektro-Pkw-Modelle im Jahr 2024.	
		Abb. 5.2	37
		Gebrauchtwagen-Index-Preisentwicklung nach Antriebsart.	

Abb. 5.3	38	Abb. 5.5	41
Durchschnittlicher Preis pro kWh (inklusive 19 % MwSt.) an Normalladepunkten (oben) und Schnellladepunkten (unten) nach Produkttyp und Fahrprofil zum 1. Januar 2025.		Durchschnittliche Nettoenergiekosten an Normalladepunkten (links) und Schnellladepunkten (rechts) in den 400 Kreisen und kreisfreien Städten, dargestellt nach Produkttyp, im Vergleich zur Anzahl der zum 1. Januar 2025 öffentlich zugänglichen Ladepunkte pro 1.000 Einwohner:innen. Hinweis: Die Helligkeit der Punkte zeigt den Grad der Datenverfügbarkeit an.	
Abb. 5.4	39	Abb. 6.1	44
Jährliche Ladekosten nach Fahrprofil und monatlichem MSP-Abonnementprodukttyp in Deutschland, basierend auf den bundesweiten durchschnittlichen Ladepreisen zum 1. Januar 2025.		Potenzielle Maßnahmen zur Förderung der Antriebswende.	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO₂	Kohlendioxid
d.h.	das heißt
EU	Europäische Union
g	Gramm
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
MwSt.	Mehrwertsteuer
NUTS	Nomenclature des Unités territoriales statistique
Pkw	Personenkraftwagen
SUV	Sport Utility Vehicle
Tab.	Tabelle
z.B.	zum Beispiel

BEGRIFFLICHKEITEN, METHODEN, ANNAHMEN, DATENQUELLEN

Bei der **Datenauswertung ist zu beachten**, dass die Summen der Prozent-Anteile rundungsbedingt von 100 Prozent abweichen können (+/-1 Prozent).

Darüber hinaus ist im Folgenden eine Auswahl an **Begrifflichkeiten** zum besseren Verständnis näher definiert:

Antriebsarten. Unterschieden wird in diesem Monitor zwischen Elektro-Pkw und Nicht-Elektro-Pkw. **Elektro-Pkw** sind Fahrzeuge, deren Motor ausschließlich von einer Batterie gespeist wird, die über das Stromnetz aufgeladen wird. Man spricht auch von reinen Elektrofahrzeugen oder batterieelektrischen Fahrzeugen (battery electric vehicles, BEVs). Unter **Nicht-Elektro-Pkw** werden alle übrigen Fahrzeuge zusammengefasst. Hierzu zählen Pkw mit einem Verbrennungsmotor (Benzin- und Diesel-Pkw), Hybrid-Pkw (Mild-Hybride und Vollhybride) sowie Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range Extender. Zu sonstigen Fahrzeugen zählen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wie Erdgas und Brennstoffzelle. Je nach Datenquelle (KBA, EEA) und Datenverfügbarkeit werden zum Teil unterschiedliche Antriebsarten zusammengefasst oder separat ausgewiesen.

Betankungsäquivalentkosten. Zur Schätzung der äquivalenten Kosten pro kWh für das Tanken eines konventionellen Benzinfahrzeugs wurden zwei vergleichbare Kompaktwagenmodelle herangezogen: der batterieelektrische Volkswagen ID.3 Pro und der benzinbetriebene Volkswagen Golf VIII Style 2. Grundlage der Berechnung ist ein realer Energieverbrauch von 19,3 kWh pro 100 km für den ID.3 sowie 7,3 Litern pro 100 km für den Golf (Poupinha und Dornoff, 2024). Für die Kostenschätzung wurde außerdem der durchschnittliche Tagespreis für Benzinmischung E5 in Deutschland zum 1. Januar 2025 (1,76 Euro pro Liter) zugrunde gelegt (Statistisches Bundesamt, 2025).

Besitzumschreibung. Bei einer Pkw-Besitzumschreibung (auch Pkw-Halterwechsel genannt) handelt es sich um einen Wechsel des eingetragenen Halters bzw. der Halterin eines bereits zugelassenen Fahrzeugs. Bei Abgabe eines gebrauchten Fahrzeugs an einen Händler (zum Beispiel bei Erwerb eines Neufahrzeugs) liegt erst nach Verkauf und der anschließenden Zulassung auf den neuen Halter bzw. die neue Halterin ein Wechsel vor (KBA, 2025d). Pkw-Besitzumschreibungen werden in diesem Monitor mit dem Gebrauchtwagenmarkt gleichgesetzt.

Bestand. Der Pkw-Bestand ist die Summe aller im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Pkw, exklusive der außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge, zu einem bestimmten Stichtag (KBA, 2025e).

Fahrprofile. Die im Kostenabschnitt dieses Berichts verwendeten Fahrprofile basieren auf einer früheren ICCT-Studie (Poupinha und Dornoff, 2024). Definiert wurden **Stadtpendler:innen** (Fahrleistung 13.256 km/Jahr, Mehrfamilienhaus ohne private Ladestation, Laden am Arbeitsplatz), **Landpendler:innen** (Fahrleistung 16.025 km/Jahr, Einfamilienhaus mit privater Ladestation) und **Langstreckenfahrer:innen** (Fahrleistung 45.358 km/Jahr, Einfamilienhaus mit privater Ladestation). Zusätzlich wurden **öffentliche Stadtpendler:innen** betrachtet, die ausschließlich auf öffentliches Laden angewiesen sind. Die vier Profile unterscheiden sich sowohl in ihrem gesamten jährlichen Ladestromverbrauch als auch im Verhältnis von öffentlichem zu privatem Laden. Die Ladestrategien berücksichtigen Normalladen bei allen planmäßigen Stopps, sofern der Ladezustand unter 80 Prozent liegt. Landpendler:innen und Langstreckenfahrer:innen laden auch zu Hause, wenn der Ladezustand unter 80 Prozent fällt. Schnellladen erfolgt während der Fahrt, sobald der Ladezustand unter 20 Prozent liegt und die verbleibende Reichweite kürzer ist als die Distanz zum nächsten Ziel.

Die Kosten für privates Laden wurden auf Basis von einmaligen Installationskosten (1.000 Euro für eine 7,4-kW-Wallbox), einer Lebensdauer von 12 Jahren sowie dem Haushaltsstrompreis in Deutschland zum Januar 2025 (0,36 Euro/kWh) geschätzt.

Fahrzeugsegmente. Grundlage ist die Gliederung der Pkw-Modelle nach 13 Segmenten basierend auf der Klassifizierung des KBA (2024). Diese werden in diesem Monitor weiter zu acht Segmenten zusammengefasst: Minis und Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, obere Mittelklasse, SUVs und Geländewagen, Oberklasse, Transporter und Wohnmobile, Vans und Sonstige.

Gebrauchtwagen. Fahrzeug, das mindestens einen Vorbesitzer bzw. eine Vorbesitzerin hatte (JuraForum, 2025).

Haltergruppe. In diesem Monitor wird zwischen einer privaten und zwei gewerblichen Haltergruppen unterschieden: „Privat“, „Flotten“ sowie „Hersteller, Handel und Autovermietungen“. „**Private Halter:innen**“ umfassen alle Zulassungen auf Privatpersonen, einschließlich Freiberufler:innen, sofern diese Fahrzeuge nicht auf den Namen eines Unternehmens zugelassen werden. Auch privates Leasing zählt hierzu. „**Flotten-Pkw**“ sind Fahrzeuge, die für betriebliche Zwecke und nicht für Weiterverkauf oder Vermietung zugelassen werden. In diese Haltergruppe fallen Fuhrparks von Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen, gewerbliche Langzeitvermietungen, gewerbliches Leasing, Taxis, Fahrschulen, und Diplomatenfahrzeuge. Dabei spielt es keine Rolle, in welchem Umfang die Fahrzeuge privat genutzt werden. Die Haltergruppe „**Hersteller, Handel und Autovermietungen**“ erfasst Zulassungen durch Automobilhersteller, Fahrzeughändler und Autovermietungen. Im Fall der Automobilhersteller handelt es sich sowohl um Fahrzeuge für Presse Zwecke als auch um Fahrzeuge für eigene Mitarbeiter:innen (Dataforce, 2025).

Junge Neuwagen. Fahrzeuge, die höchstens ein Jahr alt sind. Sie stellen eine Momentaufnahme der Pkw-Bestände auf deutschen Straßen zu diesem Zeitpunkt dar.

Ladepunkt/Ladestation. Ein Ladepunkt ist eine Einrichtung, an der jeweils ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gleichzeitig aufgeladen oder entladen werden kann. Er besteht entweder aus einer Steckdose oder einem fest angebrachten Kabel an einer Ladestation. Eine Ladestation kann dagegen zwei oder mehr Anschlüsse, also Ladepunkte, haben. Man unterscheidet zwischen Normalladepunkten (maximale Ladeleistung bis 22 kW) und Schnellladepunkten (Ladeleistung über 22 kW) (Bundesministerium der Justiz, 2023).

Level-2-Ladegerät. Ein Level-2-Ladegerät ist ein Wechselstromladegerät, das mit einer einphasigen oder dreiphasigen 230-Volt-Stromversorgung betrieben wird. Es lädt deutlich schneller als eine herkömmliche Haushaltssteckdose (oft als „Mode 2“-Laden bezeichnet) und erhöht die Reichweite je nach Fahrzeug und Leistungsabgabe typischerweise um 20-100 km pro Stunde.

Listenpreis. Der Listenpreis ist der vom Hersteller festgelegte offizielle Verkaufspreis, hier eines Pkw, zum Zeitpunkt der Markteinführung. Der Listenpreis enthält keine Rabatte oder andere Vergünstigungen. Die in diesem Monitor angegebenen Listenpreise basieren auf Daten vom ADAC bzw. der Hersteller.

Modell/Modellreihe. Verkaufsbezeichnung, mit der ein Fahrzeugtyp oder eine Typgruppe einer Marke im Handel benannt wird. Mehrere Modelle eines Fahrzeugtyps werden zu Modellreihen zusammengefasst. Die hier verwendeten Modelldaten basieren auf den kommerziellen Modellnamen des CO₂-Emissionsdatensatzes neuer Pkw der European Environment Agency (EEA). Einige Hersteller definieren detailliertere Modellnamen als andere (z.B. BMW 318, 320, 325 versus Audi A4). Um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten, werden die EEA-Daten so aufbereitet, dass sie einheitlichen Modellreihen entsprechen (z. B. BMW 3-Series).

Neuwagen. Ein Neuwagen ist ein Fahrzeug, das außer der herstellenden Firma noch keine Vorbesitzer:innen hatte. Dabei darf die maximale Standzeit zwischen Fertigung und Verkauf nicht 12 Monate überschreiten (JuraForum, 2025).

Neuzulassung. Bei einer Pkw-Neuzulassung handelt es sich um die erstmalige Zulassung eines fabrikneuen Fahrzeugs mit einem Kennzeichen in Deutschland. Nicht darunter fallen Fahrzeuge, die bereits im Ausland eine Straßenzulassung hatten, oder solche, die in Deutschland schon registriert waren und außer Betrieb gesetzt wurden (KBA, 2025f).

Öffentliche, halböffentliche und private Ladeinfrastruktur. Bei der Ladeinfrastruktur wird zwischen öffentlicher, halböffentlicher und privater Ladeinfrastruktur unterschieden. **Öffentlich (vollständig) zugänglich** bedeutet, dass die Standorte der Ladeinfrastruktur rund um die Uhr für alle zugänglich sind. **Halböffentlich (eingeschränkt)** bedeutet, dass sich die Ladeinfrastruktur auf Unternehmensdomänen befindet, die bestimmten Zugangsbeschränkungen unterliegen – zum Beispiel Parkplätze großer Lagerhäuser und Lebensmittelgeschäfte, Tiefgaragen, Hotel und Gastronomiebetriebe sowie Ladestationen von Automobilherstellern, die ausschließlich für Fahrzeuge ihrer Marke zugänglich sind. **Private Ladeinfrastruktur** ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich, da sie sich auf privaten Grundstücken wie einer privaten Einfahrt befinden. Einige Ladestationen sind zum Beispiel nur für die Mitarbeiter:innen eines Unternehmens oder die Bewohner:innen eines Gebäudes zugänglich.

§ 2 der deutschen Ladesäulenverordnung (LSV) definiert lediglich öffentlich zugängliche Ladepunkte und trifft keine Aussagen zu halböffentlich zugänglichen Standorten. Nach der LSV ist „ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, es sei denn, der Betreiber hat am Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt; der Personenkreis wird nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunktes von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird“ (Bundesministerium der Justiz, 2023).

Stadt-Land-Typologie. Zur weiteren Klassifizierung von NUTS 3 Regionen (siehe „Statistische Gebietseinheiten“) wird in diesem Monitor die sogenannte Stadt-Land-Typologie verwendet, die drei Regionstypen unterscheidet: überwiegend städtisch, intermediär und überwiegend ländlich. In **städtischen Regionen** leben mehr als 80 Prozent der Bevölkerung in städtischen Clustern, also in einem Cluster zusammenhängender Rasterzellen von 1 km² mit einer Bevölkerungsdichte von mindestens 300 Einwohner:innen pro km² und einer Mindestbevölkerung von 5.000 Einwohner:innen. **Zwischenregionen** (hier als suburbane Regionen bezeichnet) sind Regionen, in denen mehr als 50 Prozent und bis zu 80 Prozent der Bevölkerung in städtischen Clustern leben. Als **ländlich** gelten Regionen, in denen mindestens 50 Prozent der Bevölkerung außerhalb von städtischen Zentren oder städtischen Clustern leben (Eurostat, 2024). Das NUTS-3-System wurde 2024 aktualisiert, wodurch mehr Regionen als städtisch klassifiziert wurden: 107 städtische (zuvor 95), 192 vorstädtische (zuvor 195) und 101 ländliche Regionen (zuvor 110).

Statistische Gebietseinheiten. Die Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (Nomenclature des Unités territoriales statistique – NUTS) ist eine geografische Gliederung für das Gebiet der Europäischen Union. Es werden drei Hierarchiestufen unterschieden: NUTS 1, NUTS 2 und NUTS 3. Die **NUTS 1 Regionen** in Deutschland entsprechen den 16 Bundesländern (jeweils ca. 3 bis 7 Millionen Einwohner:innen). Die **NUTS 2 Regionen** repräsentieren die 19 Regierungsbezirke (jeweils ca. 800.000 bis 3 Millionen Einwohner:innen). Die **NUTS 3 Regionen** umfassen die 400 Kreise und kreisfreien Städte (jeweils ca. 150.000 bis 800.000 Einwohner:innen) (Statistisches Bundesamt, 2024c).

LITERATURVERZEICHNIS

Acxiom. (2020, August 11). Elektroauto oder Hybrid: Wer fährt was und warum? <https://www.acxiom.de/elektroauto-oder-hybrid-wer-fahrt-was-und-warum>

ADAC. (2025). ADAC Autokatalog: Aktuelle News und Autodatenbank. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autokatalog>

AutoScout24. (2025). AGPI Juni: Gebrauchtwagen im Ferienmonat Juni günstiger. <https://www.autoscout24.de/unternehmen/mediacenter/agpi/agpi-juni-gebrauchtwagen-im-ferienmonat-juni-guenstiger>

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. (o. D.). Neuen Antrag stellen – Umweltbonus Elektromobilität. https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html

Bundesministerium der Justiz. (2023). Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung – LSV). <https://www.gesetze-im-internet.de/lsv/LSV.pdf>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (o. D.). Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>

Bundesregierung. (2025). Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/koalitionsvertrag-2025-2340970>

Charge Vermont. (2025). Workplace chargers grants. <https://www.chargevermont.com/workplace-chargers>

DAT – Deutsche Automobil Treuhand. (2025a). DAT-Report 2025: Das Auto im Alltag der Deutschen. Ostfildern

DAT – Deutsche Automobil Treuhand. (2025b). Einkommens- und Fahrzeugdaten [Datensatz].

Drive Tesla Canada. (2025). B.C. to end EV rebate program on May 15. <https://driveteslacanada.ca/news/b-c-to-end-ev-rebate-program-on-may-15>

Eurostat. (2025). NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts>

JuraForum. (2025). Rechtslexikon. <https://www.juraforum.de/lexikon>

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt. (2025a). Fahrzeugbestand – Statistik. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt. (2025b). Neuzulassungen – Statistik. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/neuzulassungen_node.html

KBA – Kraftfahrt-Bundesamt. (2025c). Besitzumschreibungen – Statistik. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Besitzumschreibungen/besitzumschreibungen_node.html

KBA – Kraftfahrt Bundesamt. (2025d). Halterwechsel. In KBA Glossar. <https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/H/Halterwechsel.html?nn=828046>

KBA – Kraftfahrt Bundesamt. (2025e). Bestand (Fahrzeuge). In KBA Glossar. https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/B/Bestand_Fahrzeuge.html?nn=1837790

KBA – Kraftfahrt Bundesamt. (2025f). Neuzulassung. In KBA Glossar. <https://www.kba.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/N/Neuzulassung.html?nn=828046>

Land Transport Authority Singapore. (o. D.). Electric Vehicles. https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/industry_innovations/technologies/electric_vehicles.html

Légifrance. (o. D.). JORF texte réglementaire. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048567193>

Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur. (o. D.). Deutschlandnetz stellt sich der Öffentlichkeit vor. <https://www.deutschlandnetz.de/deutschlandnetz-stellt-sich-der-oeffentlichkeit-vor>

Natural Resources Canada. (o. D.). Zero Emission Vehicle Awareness Initiative – Light Duty Vehicle Stream. <https://natural-resources.canada.ca/energy-efficiency/transportation-energy-efficiency/zero-emission-vehicle-infrastructure/zero-emission-vehicle-awareness-initiative-light-duty-vehicle-stream>

New York State Energy Research and Development Authority (NYSERDA). (2024, 18. Dezember). Gouverneur Hochul kündigt zusätzliche 28 Millionen für die Installation von EV-Ladegeräten an. Abgerufen am 21. Juli 2025, von <https://de.nyserda.ny.gov/%C3%9Cber-uns/Newsroom/2024-Ank%C3%BCndigungen/2024-12-18-Gouverneur-Hochul-k%C3%BCndigt-zus%C3%A4tzliche-28-Millionen-f%C3%BCr-die-Installation-von-EV-Ladeger%C3%A4ten-an>

NOW GmbH. (2025). LadeLernTOOL. <https://www.ladelerntool.de>

Moore, G.A. (2014). Crossing the Chasm. Marketing and Selling High-Tech Products to Mainstream Customers [Die Kluft überwinden. Marketing und Verkauf von High-Tech-Produkten an Mainstream-Kund:innen]. Dritte Ausgabe. https://archive.org/details/crossingthechasm_202002/page/n153mode/2up

Poupinha, C. and Dornoff, J. (2024). The Bigger the Better? How Battery Size Affects Real-World Energy Consumption, Cost of Ownership, and Life-Cycle Emissions of Electric Vehicles. International Council on Clean Transportation. <https://theicct.org/publication/bev-battery-size-energy-consumption-cost-ownership-lca-ev-apr24>

Press Information Bureau, Government of India. (2021). Press release: India launches E-Mission zones ahead of COP26. <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1770670>

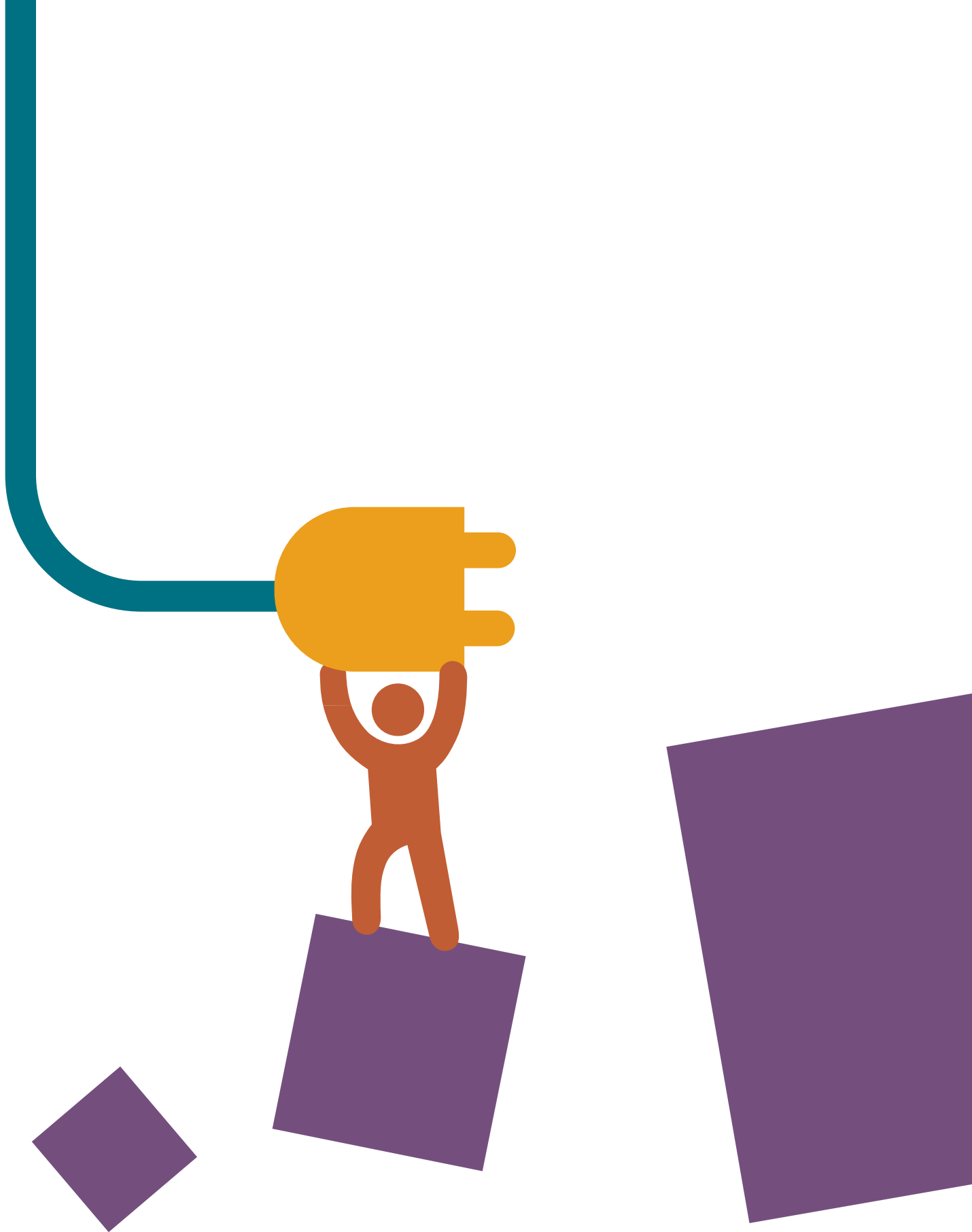
RACE. (2025). Plan MOVES. <https://www.race.es/plan-moves>

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (2024). Subsidies & financiering – SEPP.
<https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sepp>

Statistisches Bundesamt. (2025). Kraftstoffpreise an öffentlichen Tankstellen
(Tagesdurchschnittspreis Diesel). Dashboard Deutschland.
https://www.dashboard-deutschland.de/indicator/tile_1667921381760

Sustainable Energy Authority of Ireland. (2025). Apartment Charging Grant.
<https://www.seai.ie/grants/electric-vehicle-grants/electric-vehicle-charging/apartment-charging-grant>

Transport Scotland. (2025). £20 million for electric vehicle loans in 2025-26.
<https://www.transport.gov.scot/news/20-million-for-electric-vehicle-loans-in-2025-26>



International Council on Clean Transportation Europe
Fasanenstraße 85, 10623 Berlin
communications@theicct.org
www.theicct.org