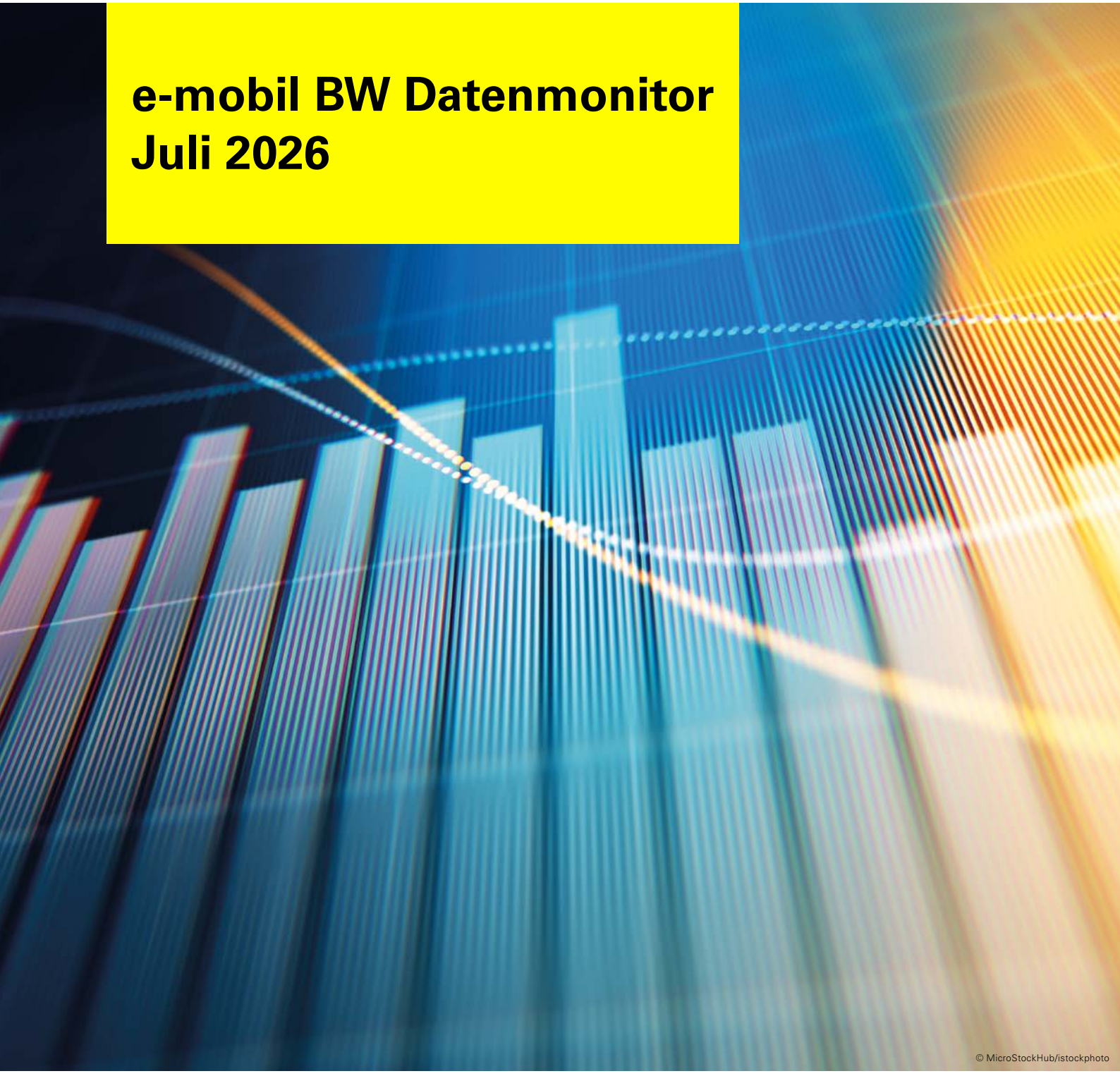
e-mobil BW Datenmonitor Juli 2026



© MicroStockHub/istockphoto

e-mobil BW
Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg

e-mobil BW Datenmonitor Juli 2026

Der e-mobil BW Datenmonitor dokumentiert quartalsweise den Stand der Mobilitätswende und der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg. Er bildet den Markthochlauf elektrifizierter Antriebe bei Pkw, Bussen und Lkw ab, bewertet den Ausbau der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur und ordnet die wirtschaftliche Entwicklung der Branche im Land ein.

Inhalt:

- **Datenmonitor Juli 2026 auf einen Blick ... 3**
- **Bestand von Pkw, Bussen und Lkw in Baden-Württemberg ... 4**
  - Pkw-Bestand nach Kraftstoffarten ... 4
  - Jährliche Entwicklung des Pkw-Bestandes ... 6
  - Bus-Bestand nach Kraftstoffarten ... 7
  - Lkw-Bestand nach Kraftstoffarten ... 8
- **Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw in Baden-Württemberg ... 10**
  - Neuzulassungen von Pkw nach Kraftstoffarten ... 10
  - Besitzumschreibungen von Pkw nach Kraftstoffarten ... 12
- **Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg ... 14**
  - Öffentliche Ladeinfrastruktur ... 14
  - Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg ... 17
  - Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge ... 18
  - Wasserstofftankstellen ... 20
- **Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg ... 22**
  - Beschäftigung und Umsatz in der Automobilwirtschaft ... 22
  - Ausgaben für Forschung und Entwicklung ... 25
- **Impressum ... 27**

e-mobil BW
Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg

Datenmonitor Juli 2026 auf einen Blick

Pkw: Bestand, Neuzulassungen und Gebrauchtwagenmarkt

Bestand (01.04.2026)

Pkw-Bestand BW	BEV-Bestand BW	xEV-Anteil	BEV-Umschlagsdauer
7,00 Mio.	**342.065 (4,9 %)**	**14,4 %**	**17 Jahre**
↑ +0,2 %	↑ +22 %, DE: 4,4 %	VJ: 12,1 %, DE: 13,6 %	(bei 100 % BEV-NZL)

Neuzulassungen (Jan – Jun 2026)

Neuzulassungen BW	BEV-Neuzulassungen	Anteil Benzin + Diesel	Elektrifizierungsanteil
204.160	**57.713 (28,3 %)**	**31,3 %**	**68,3 %**
↑ +4,5 %	↑ +49 %	VJ: 37,7 %	VJ: 62,0 %, DE: 64,6 %

Besitzumschreibungen (Jan – Jun 2026)

Besitzumschreibungen	BEV-Umschreibungen	BEV-Anteil	Anteil Benzin + Diesel
423.768	**24.045**	**5,7 %**	**81,1 %**
↓ +2,2 %	↑ +67 %	DE: 5,6 %	VJ: 85,2 %

Nutzfahrzeuge

Busse (01.01.2026)

BEV-Busse	Elektr. Busflotte
466	**17,3 %**
↑ +64 %	VJ: 14,8 %

Hybridbusse: 1.249 (+9,3 %) · Diesel: 8.184 (–0,7 %)

Lkw (01.01.2026)

BEV-Lkw (N2, N3)	BEV-Anteil (N2, N3)
1.052	**1,1 %**
↑ +31 %	N2: 1,8 % N3: 0,7 %

Diesel (N2, N3): 92.403 (–2,5 %); H2 (N2, N3): 14 (–12,5 %)

Infrastruktur

Ladeinfrastruktur (01.06.2026)

Öff. Ladepunkte	LP je 100T EW	BEV je LP	AFIR-Bedarfsdeckung
35.137	**313**	**9,7**	**200 %**
↑ +14,3 %	DE: 247	DE: 10,5	DE: 236 %

Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge

Lkw-Ladestandorte	Lkw-Ladepunkte	H_2-Tankstellen BW	H_2 grenznahes Umland
7	**24**	**8**	**18**
DE: 88	DE: 355	350 bar	< 50 km, alle 350 bar

Automobilwirtschaft

Beschäftigung und Umsatz

Beschäftigte WZ 29 BW	Aktueller Monatswert	Jahresumsatz 2025	Exportquote 2025
202.173	**200.042**	**126,0 Mrd. €**	**74,0 %**
Dez. 2025, ↓ –4,3 %	Mai 2026	↓ –5,4 %	

Forschung und Entwicklung

FuE-Ausgaben in BW	FuE-Intensität in BW	Automotive FuE in BW	BW-Anteil an DE FuE
37,3 Mrd. €	**5,6 %**	**13,9 Mrd. €**	**46 %**
27 % von DE	DE: 3,1 %	↑ +14 % gg. 2021	Automotive-Bereich

Quelle: xEV = alle Fahrzeuge mit (teil-)elektrifiziertem Antriebsstrang in Abgrenzung zu traditionellen Verbrennern, d.h. BEV, PHEV, HEV
BAB = Bundesautobahn; NZL = Neuzulassungen

Bestand von Pkw, Bussen und Lkw in Baden-Württemberg

Die Bestandsdaten in diesem Kapitel beziehen sich auf unterschiedliche Stichtage: Der Pkw-Bestand wird quartalsweise fortgeschrieben und liegt zum 1. April 2026 vor, die Bestände an Bussen und Lkw werden jährlich zum 1. Januar erhoben. Der jeweilige Stichtag ist zu Beginn jedes Abschnitts angegeben.

Pkw-Bestand nach Kraftstoffarten

Datenstand: 01.04.2026

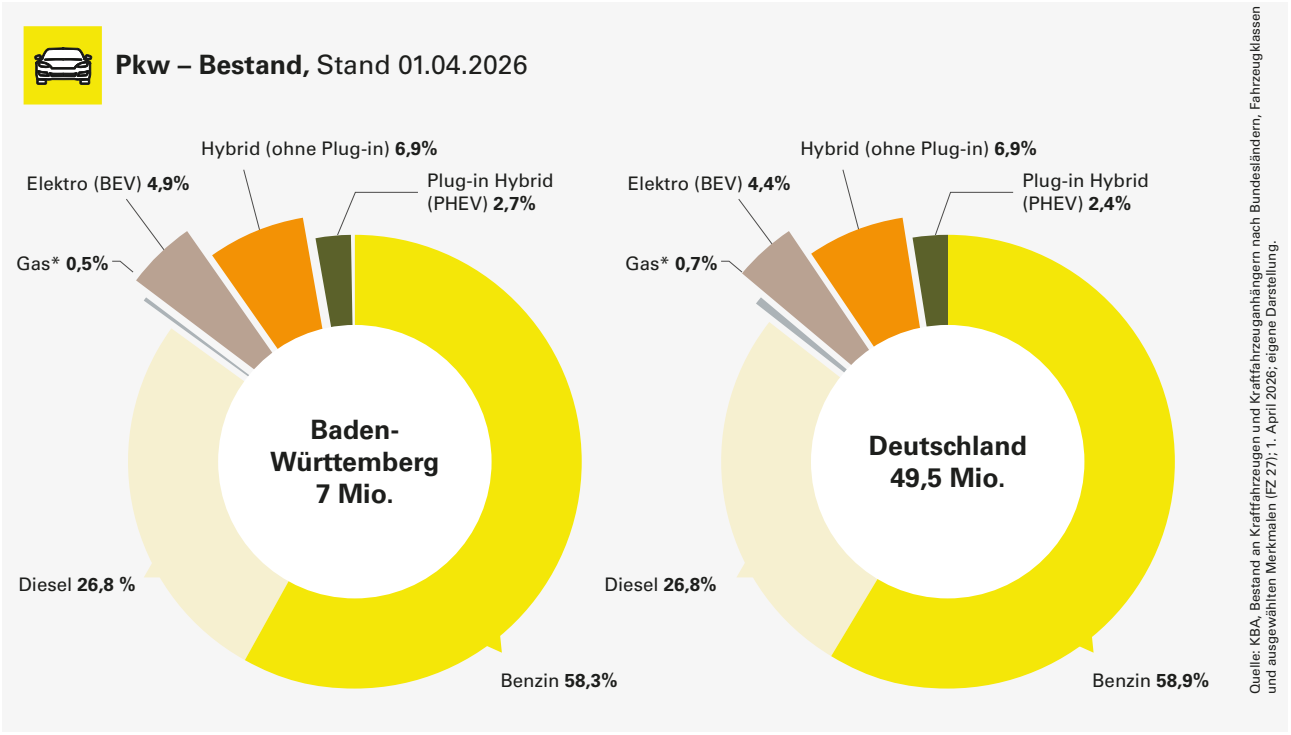
Quelle: KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen (FZ 27); 1. April 2026

Bestand BEV	Anteil BEV	Anteil Benzin/Diesel	Pkw-Bestand
342.065	**4,9 %**	**85,1 %**	**7,00 Mio.**
↑ +22 % gg. VJ	DE: 4,4 %	↓ von 87,3 % VJ	↑ +0,2 % gg. VJ

Zum 1. April 2026 waren in Baden-Württemberg **7,00 Millionen Pkw** zugelassen (6.995.537 Fahrzeuge), 0,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Bundesweit lag der Bestand bei 49,55 Millionen Pkw mit einem etwas stärkeren Zuwachs von 0,4 Prozent.

Benzin- und Diesel-Pkw machten zusammen **85,1 Prozent des Bestands** in Baden-Württemberg aus. Beide Antriebsarten gingen absolut zurück: Benziner um 2,0 Prozent auf 4,08 Millionen, Diesel um 3,2 Prozent auf 1,87 Millionen Fahrzeuge. Die Bundeswerte lagen bei –2,0 bzw. –3,3 Prozent. Bei rund 400.000 Neuzulassungen pro Jahr in Baden-Württemberg und einem Bestand von knapp 7 Millionen Fahrzeugen liegt die rechnerische **Umschlagsdauer der Landesflotte weiterhin bei etwa 17 Jahren.**

Der BEV-Anteil am Gesamtbestand lag mit **4,9 Prozent über dem Bundeswert** von 4,4 Prozent. Das Wachstumstempo hat sich stabilisiert, nachdem der Wegfall der Umweltprämie Ende 2023 die Zuwachsraten vorübergehend gedämpft hatte. Hybridfahrzeuge ohne Plug-in wuchsen um 21,0 Prozent auf rund 481.700 Fahrzeuge (Anteil: 6,9 Prozent) und lagen damit beim prozentualen Bestandszuwachs knapp vor den BEV (+22,0 Prozent). Plug-in-Hybride legten um 12,0 Prozent auf 186.010 Fahrzeuge zu und wachsen damit weiterhin langsamer als die übrigen elektrifizierten Antriebsarten. Insgesamt sind **14,4 Prozent des Pkw-Bestands** in Baden-Württemberg teilweise oder vollständig elektrifiziert, gegenüber 12,1 Prozent im Vorjahr.



Pkw-Bestand 01.04.2026	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Bestand	Veränderung**	Anteil	Bestand	Veränderung**
Benzin	58,3 %	4.075.588	–2,0 %	58,9 %	29.178.793	–2,0 %
Diesel	26,8 %	1.871.842	–3,2 %	26,8 %	13.263.948	–3,3 %
Gas* (insgesamt)	0,5 %	37.153	–6,1 %	0,7 %	345.249	–6,0 %
Elektro (BEV)	4,9 %	342.065	+22,0 %	4,4 %	2.169.717	+25,1 %
Hybrid (ohne Plug–in)	6,9 %	481.683	+21,0 %	6,9 %	3.411.187	+23,9 %
Plug-in Hybrid (PHEV)	2,7 %	186.010	+12,0 %	2,4 %	1.167.434	+17,1 %
Sonstige	0,0 %	1.196	+5,8 %	0,0 %	9.686	+2,0 %
Bestand insgesamt		**6.995.537**	**+0,2 %**		**49.546.014**	**+0,4 %**

* Flüssiggas (LPG) und Erdgas (CNG), einschl. bivalent ** Veränderung der Bestandszahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat

Jährliche Entwicklung des Pkw-Bestandes

Datenstand: jeweils 1. Januar

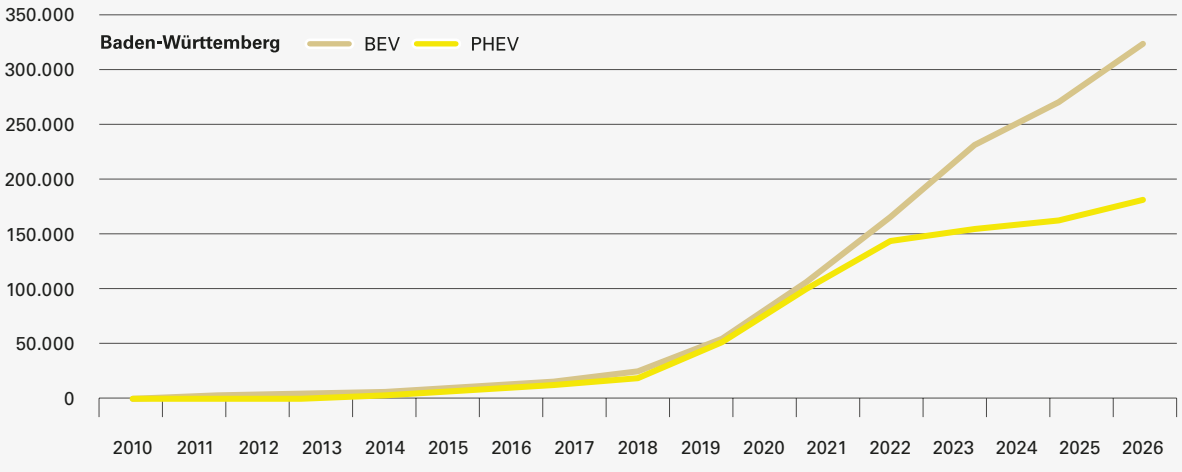
Quelle: KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen (FZ 27); 1. Januar 2026; eigene Darstellung.

Bestand BEV+PHEV	Jahreszuwachs BEV	Anteil BEV an EVs	Veränderung seit 2020
502.852	**+53.937**	**64 %**	**× 13**
↑ +72.396 gg. VJ	↑ von +38.567 VJ	VJ: 62 %	Basis: 24.863

Zum 1. Januar 2026 waren in Baden-Württemberg 322.060 batterieelektrische Pkw und 180.792 Plug-in-Hybride registriert, **zusammen 502.852 elektrisch aufladbare Fahrzeuge.** Im Vorjahresvergleich stieg der BEV-Bestand um 53.937 Fahrzeuge (+20 Prozent), der PHEV-Bestand um 18.459 Fahrzeuge (+11 Prozent).

Die langfristige BEV-Entwicklung lässt sich in **zwei Phasen** unterteilen. Zwischen 2020 und 2022 vervielfachte sich der Bestand in Baden-Württemberg von rund 25.000 auf 106.000 Fahrzeuge, getrieben durch Umweltprämie und wachsendes Modellangebot. Ab 2023 flachte das Tempo ab: Der jährliche Zuwachs sank von 64.000 (2022 auf 2023) auf 39.000 (2023 auf 2024), bevor er sich zuletzt mit 54.000 (2024 auf 2026) wieder erholte. **Seit 2020 hat sich der BEV-Bestand im Land auf das 13-Fache erhöht.** Die PHEV-Entwicklung folgt einer anderen Logik. Zwischen 2020 und 2023 wuchs der Bestand von 19.000 auf 143.000 Fahrzeuge. Nach dem Förderende stagnierte das Segment 2024 mit einem Zuwachs von nur 11.000 Fahrzeugen. Der deutlichere Anstieg um 18.000 Fahrzeuge zum 1. Januar 2026 geht wesentlich auf **Vorzieheffekte bei den Neuzulassungen 2025** zurück, da sich die **regulatorische Behandlung von Plug-in-Hybriden** im Rahmen der EU-Flottengrenzwerte ab 2026 verschlechtert. Ob sich das PHEV-Bestandswachstum unter den neuen Bedingungen halten kann, ist offen. **Bundesweit** waren zum 1. Januar 2026 rund **2,03 Millionen BEV** (+23 Prozent) und **1,12 Millionen PHEV** (+16 Prozent) zugelassen. Baden-Württemberg stellt 15,8 Prozent des bundesweiten BEV-Bestands bei einem Bevölkerungsanteil von 13,4 Prozent.

Entwicklung des Bestands an Pkw in Baden-Württemberg im Zeitraum 2010 bis 2026 (Stand jeweils 1. Januar)



Quelle: KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen (FZ 27); jeweils 1. Januar; eigene Darstellung.

E-Pkw – Bestand		2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
BW	BEV	297	4.042	24.863	54.250	105.964	165.383	229.556	268.123	322.060
	PHEV	-	-	19.074	51.870	99.118	142.930	153.939	162.333	180.792
D	BEV	1.588	18.948	136.617	309.083	618.460	1.013.009	1.408.681	1.651.643	2.034.260
	PHEV	-	-	102.175	279.861	565.956	864.712	921.886	967.423	1.122.958

Zum Datenstand
Diese Zeitreihe wird jährlich zum 1. Januar fortgeschrieben. Die aktuellsten Werte beziehen sich daher auf den 1. Januar 2026 und liegen drei Monate vor dem Stichtag der vorstehenden Bestandstabelle (01.04.2026).

Bus-Bestand nach Kraftstoffarten

Datenstand: jeweils 1. Januar

*Die KBA-Kategorie „Hybrid" umfasst bei Bussen alle Fahrzeuge mit kombiniertem Antrieb aus Verbrennungs- oder Brennstoffzellenmotor und Elektromotor, einschließlich Plug-in-Hybriden. Auch wasserstoffbetriebene Hybridbusse, etwa mit Brennstoffzelle und elektrischem Antriebsstrang, werden in dieser Kategorie erfasst.

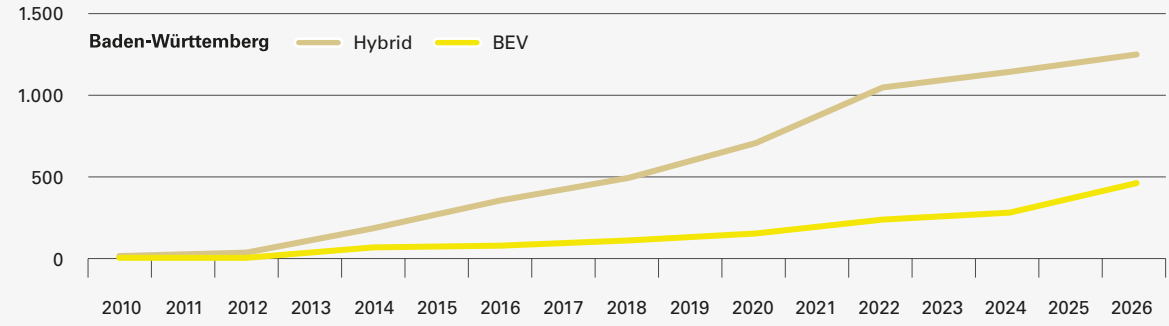
BEV-Busse	Hybridbusse*	Elektrifizierung Busflotte	Dieselbusse
466	**1.249**	**17,3 %**	**8.184**
↑ +63 % gg. VJ	↑ +9 % gg. VJ	VJ: 14,8 %	↓ –1 % gg. VJ

Zum 1. Januar 2026 waren in Baden-Württemberg **466 batterieelektrische Busse** registriert, 181 mehr als im Vorjahr (+64 Prozent). Zusätzlich befinden sich aktuell 55 Brennstoffzellenbusse im Bestand. Zusammen mit 1.249 Hybridbussen (+9,3 Prozent) umfasst die **elektrifizierte Busflotte** im Land **1.715 Fahrzeuge** und stellt 17,3 Prozent des gesamten Busbestands (Vorjahr: 14,8 Prozent). Der Zuwachs steht im Kontext verschärfter Beschaffungsvorgaben. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz schreibt ab 2026 einen Mindestanteil emissionsfreier Neufahrzeuge von 32,5 Prozent vor, ab 2030 von 90 Prozent. Baden-Württemberg geht über die Bundesvorgaben hinaus: Das Landesförderprogramm wurde 2026 auf 48 Millionen Euro aufgestockt und fördert erstmals ausschließlich emissionsfreie Linienbusse.

Der **Dieselbestand** ging auf **8.184 Busse** zurück (–0,7 Prozent). Bei Nutzungsdauern von 12 bis 15 Jahren im ÖPNV vollzieht sich die **Elektrifizierung über Neubeschaffungen,** nicht über vorzeitige Außerdienststellung. Innerhalb der elektrifizierten Flotte macht sich eine große Veränderung bemerkbar: Das Hybridwachstum verlangsamte sich auf 9,3 Prozent, der BEV-Zuwachs beschleunigte sich von 20,3 auf 63,5 Prozent.

Bundesweit lag der BEV-Busbestand bei 4.894 Fahrzeugen (+46,8 Prozent), der Hybridbestand bei 8.128 (+16,1 Prozent). Baden-Württemberg stellt 9,5 Prozent der bundesweiten Batteriebusse, das **BEV-Wachstum fiel mit 63,5 Prozent deutlich stärker aus als im Bundesschnitt.**

Entwicklung des Bestands an Bussen in Baden-Württemberg im Zeitraum 2010 bis 2026 (Stand jeweils 1. Januar)



Quelle: KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen (FZ 27); jeweils 1. Januar; eigene Darstellung.

Busse – Bestand		2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
BW	Diesel	8.475	8.425	8.892	7.768	8.125	8.351	8.313	8.239	8.184
	Hybrid	16	38	188	363	494	713	1044	1143	1249
	BEV	10	11	74	82	114	153	237	285	466
D	Diesel	74.547	75.335	78.758	71.496	74.291	75.435	74.948	74.238	73.456
	Hybrid	74	291	1.008	2.235	3.608	4.618	6.077	6.999	8.128
	BEV	93	116	385	727	1.287	1.884	2.651	3.332	4.894

Lkw-Bestand nach Kraftstoffarten

Datenstand: jeweils 1. Januar

* Die KBA-Kategorie „Hybrid" umfasst bei Lkw wie bei Bussen alle Fahrzeuge mit kombiniertem Antrieb, einschließlich Plug-in-Hybriden und wasserstoffbetriebener Brennstoffzellen-Hybride (vgl. Fußnote im Busabschnitt).

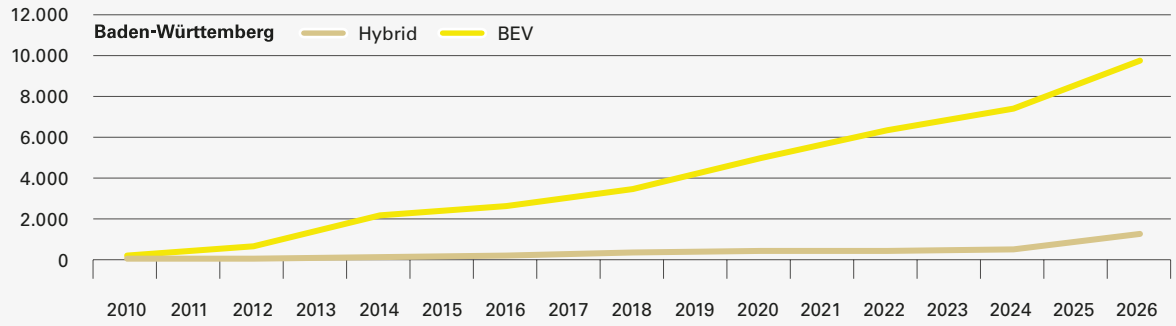
BEV-Lkw	Hybrid-Lkw*	BEV-Anteil N2/N3 (>3,5t)	Diesel-Lkw
9.736	**1.186**	**1,1 %**	**453.384**
↑ +31 % gg. VJ	↑ +173 % gg. VJ	↑ +29 % gg. VJ	↑ +8 % gg. VJ

Zum 1. Januar 2026 waren in Baden-Württemberg **9.736 batterieelektrische Lkw** zugelassen, 31 Prozent mehr als im Vorjahr. Der BEV-Anteil am gesamten Lkw-Bestand von rund 464.000 Fahrzeugen lag bei 2,1 Prozent. Dieser Wert schließt die leichte Klasse N1 (bis 3,5 Tonnen) ein. Betrachtet man ausschließlich die schweren Klassen N2 und N3 über 3,5 Tonnen, sind es 1.052 batterieelektrische Lkw und damit ein Anteil von 1,1 Prozent. Der Bestand an Hybrid-Lkw hat sich von 435 auf 1.186 Fahrzeuge nahezu verdreifacht. Der **Dieselbestand wuchs um rund 8 Prozent** auf 453.384 Fahrzeuge. Anders als bei Pkw und Bussen nimmt die Zahl konventionell angetriebener Lkw damit weiter zu. Das liegt unter anderem daran, dass das gesamte Straßengüterverkehrsaufkommen kontinuierlich ansteigt. Der damit verbundene höhere Bedarf an Transportkapazitäten führt dazu, dass zusätzliche konventionelle und elektrifizierte Fahrzeuge in den Markt fließen.

Die **Elektrifizierung konzentriert sich auf leichte Nutzfahrzeuge.** Zum 1. Januar 2026 entfielen 89 Prozent der batterieelektrischen Lkw in Baden-Württemberg auf die Fahrzeugklasse N1 (bis 3,5 Tonnen). Der BEV-Anteil sinkt mit steigender Gewichtsklasse: 2,2 Prozent in N1, 1,8 Prozent in N2 (3,5 bis 12 Tonnen) und **0,7 Prozent in N3** (über 12 Tonnen). Auch bundesweit entfiel der Großteil der 117.347 BEV-Lkw (+27,1 Prozent) auf die Klasse N1; der BEV-Anteil in N3 lag mit 0,6 Prozent leicht unter dem Niveau Baden-Württembergs. Nutzfahrzeuge haben Haltedauern von 8 bis 12 Jahren, die Bestandsstruktur reagiert entsprechend langsam auf Veränderungen bei den Neuzulassungen.

Der starke Anstieg bei Hybrid-Lkw, darunter 728 Plug-in-Hybride, dürfte mit **Vorzieheffekten im Vorfeld verschärfter CO_2-Vorgaben** zusammenhängen. Seit Juli 2025 gelten für schwere Nutzfahrzeuge neue Flottengrenzwerte (–15 Prozent gegenüber 2019, ab 2030: –45 Prozent). Hybridantriebe bieten eine kurzfristig umsetzbare Option, um Emissionsvorgaben teilweise zu erfüllen, ohne die betrieblichen Anforderungen grundlegend zu verändern. Im April 2026 hat die EU den Herstellern durch ein Gutschriftensystem befristete Flexibilität bis 2029 eingeräumt, was den unmittelbaren Umstellungsdruck auf emissionsfreie Antriebe reduziert.

Entwicklung des Bestands an Lkw* in Baden-Württemberg im Zeitraum 2010 bis 2026 (Stand jeweils 1. Januar)



Quelle: KBA, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen (FZ 27); jeweils 1. Januar; eigene Darstellung.

Lkw* – Bestand		2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
BW	Diesel	281.308	320.880	389.453	402.433	416.836	401.875	412.168	421.452	453.384
	Hybrid	29	14	52	147	271	348	404	435	1186
	BEV	179	593	2.114	2.611	3.434	4.938	6.362	7.416	9.736
D	Diesel	2.394.339	2.737.501	3.295.185	3.411.693	3.533.063	3.381.255	3.449.134	3.514.842	3.770.228
	Hybrid	94	119	367	1.051	2.071	2.755	3.303	3.860	10.287
	BEV	919	3.573	24.398	32.232	43.786	60.803	78.952	92.312	117.347

* Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw in Baden-Württemberg

Neuzulassungen von Pkw nach Kraftstoffarten

Datenstand: Januar bis Juni 2026

Quelle: KBA, Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, Monatsergebnisse März 2026 (FZ 8); eigene Darstellung.

BEV-Anteil NZL	Benzin-Anteil NZL	BEV-Neuzulassungen	Elektrifizierungsanteil
28,3 %	**18,1 %**	**57.713**	**68,3%**
DE: 24,8 %	VJ: 22,5 %	↑ +49 % gg. VJ	VJ: 62,0 %

Von Januar bis Juni 2026 wurden in Baden-Württemberg **204.160 Pkw neu zugelassen,** 4,5 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Bundesweit fiel der Zuwachs mit 5,8 Prozent auf 1.484.393 Fahrzeuge etwas stärker aus.

Batterieelektrische Pkw waren im ersten Halbjahr 2026 die **zulassungsstärkste Antriebsart** in Baden-Württemberg. 57.713 BEV-Neuzulassungen entsprechen einem Anteil von **28,3 Prozent** und einem Zuwachs von **49,1 Prozent** gegenüber dem Vorjahr. Bundesweit lag der BEV-Anteil bei 24,8 Prozent (+48,0 Prozent).

Seit dem 1. Januar 2026 besteht wieder eine **staatliche Kaufprämie für Elektrofahrzeuge.** Sie richtet sich ausschließlich an Privatpersonen und ist sozial gestaffelt: Gefördert werden Haushalte bis zu einem zu versteuernden Jahreseinkommen von **80.000 Euro,** bei Familien mit Kindern bis 90.000 Euro. Für rein batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge beträgt der Zuschuss je nach Einkommen zwischen 3.000 und 6.000 Euro, für Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender zwischen 1.500 und 4.500 Euro. Für den Zeitraum bis 2029 stehen rund 3 Milliarden Euro bereit, was nach Angaben des Bundesumweltministeriums für etwa 800.000 Fahrzeuge reicht. Anträge sind seit dem 19. Mai 2026 rückwirkend für alle seit Jahresbeginn zugelassenen Fahrzeuge möglich.

Parallel dazu sind die **Herstellerrabatte auf batterieelektrische Modelle gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.** Marktbeobachter führen dies auf zwei Entwicklungen zurück: Zum einen hat sich die Wirtschaftlichkeit batterieelektrischer Fahrzeuge durch die gestiegenen Kraftstoffpreise verbessert, zum anderen übernimmt die staatliche Förderung einen Teil des Preisabstands, der zuvor über Rabatte ausgeglichen wurde.

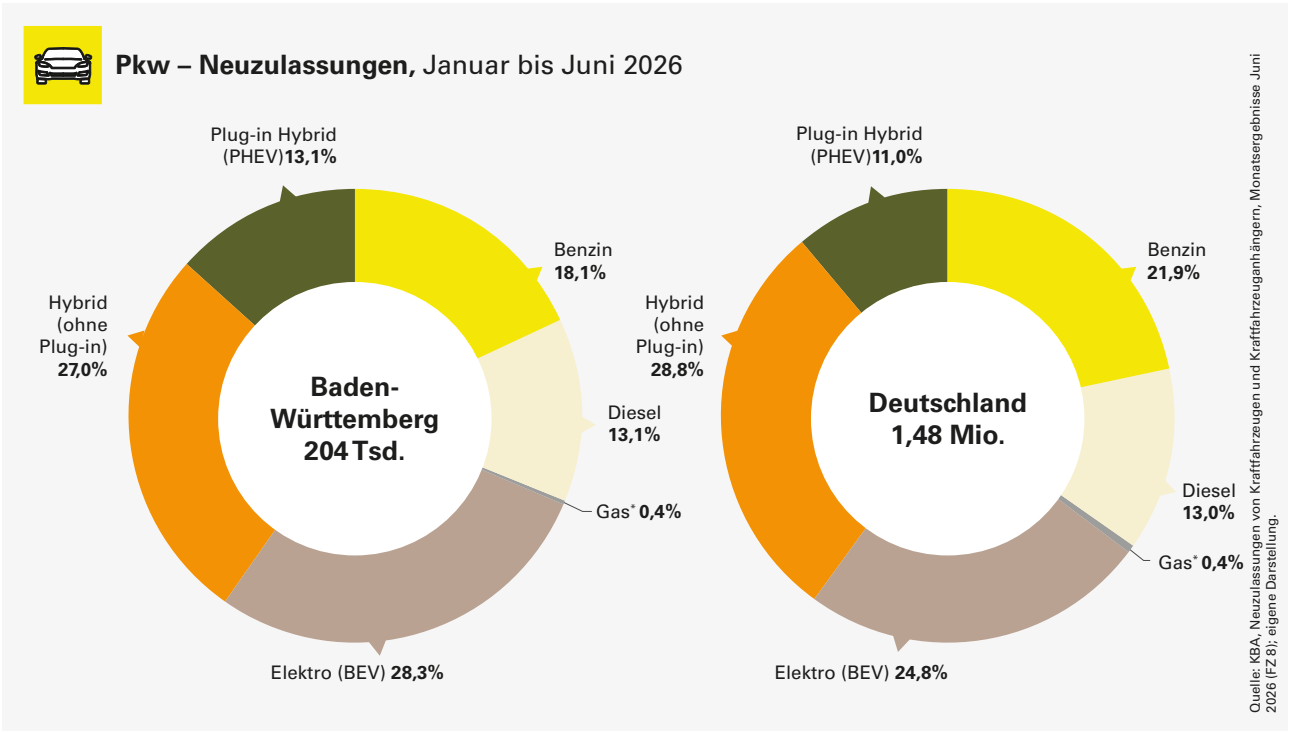
Benzin- und Diesel-Pkw verzeichneten **zweistellige Rückgänge.** Benziner sanken in Baden-Württemberg um 15,7 Prozent auf 37.047 Fahrzeuge (Anteil: 18,1 Prozent), Diesel um 9,6 Prozent auf 26.798 (Anteil: 13,1 Prozent). Der kombinierte Anteil konventioneller Antriebe lag bei **31,3 Prozent,** gegenüber 37,7 Prozent im Vorjahreszeitraum; im Gesamtjahr 2025 hatte er 35,9 Prozent betragen. Steigende Kraftstoffpreise infolge geopolitischer Spannungen im Frühjahr 2026 dürften den Rückgang zusätzlich beschleunigt haben.

Hybridfahrzeuge ohne Plug-in gingen in Baden-Württemberg um 4,0 Prozent auf 55.040 Neuzulassungen zurück (Anteil: 27,0 Prozent), während sie bundesweit um 6,9 Prozent zulegten. Plug-in-Hybride stiegen um 6,5 Prozent auf 26.703 Fahrzeuge; das Wachstum fiel damit schwächer aus als bei BEV, was auf den **reduzierten Utility Factor** für PHEV-Neuzulassungen seit Jahresbeginn zurückgeht.

Seit Januar 2026 gilt für alle PHEV-Neuzulassungen ein reduzierter Utility Factor, der den rechnerisch angenommenen Elektrofahranteil von rund 80 auf 50 Prozent senkt. Die offiziellen CO_2-Werte steigen dadurch erheblich, was die Rolle von Plug-in-Hybriden als Compliance-Instrument für die EU-Flottengrenzwerte einschränkt.

Bundesweit entfielen im ersten Halbjahr 2026 **34,4 Prozent** aller Pkw-Neuzulassungen auf private Halterinnen und Halter. Bei den batterieelektrischen Pkw lag der private Anteil mit **45,2 Prozent** höher: Von 368.006 BEV-Neuzulassungen entfielen 166.472 auf Private. Auf den gewerblichen Bereich, der unter anderem Kfz-Handel, Fahrzeughersteller sowie Vermietung und Carsharing umfasst, entfielen entsprechend 65,6 Prozent aller Neuzulassungen.

Insgesamt entfielen **68,3 Prozent aller Neuzulassungen** in Baden-Württemberg auf elektrifizierte Antriebe (BEV, PHEV, Hybrid), gegenüber 62,0 Prozent im Vorjahreszeitraum. Bundesweit lag dieser Anteil bei 64,6 Prozent.



Pkw-Neuzulassungen Januar–Juni 2026	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**
Benzin	18,1 %	37.047	–15,7 %	21,9 %	325.080	–18,2 %
Diesel	13,1 %	26.798	–9,6 %	13,0 %	193.157	–8,6 %
Gas* (insgesamt)	0,4 %	852	+38,1 %	0,4 %	6.644	+6,3 %
Elektro (BEV)	28,3 %	57.713	+49,1 %	24,8 %	368.006	+48,0 %
Hybrid (ohne Plug-in)	27,0 %	55.040	–4,0 %	28,8 %	427.633	+6,9 %
Plug-in Hybrid (PHEV)	13,1 %	26.703	+6,5 %	11,0 %	163.793	+17,9 %
Sonstige	0,0 %	7	–41,7 %	0,0 %	80	–21,6 %
Neuzulassungen insgesamt		**204.160**	**+4,5 %**		**1.484.393**	**+5,8 %**

* Flüssiggas (LPG) und Erdgas (CNG), einschl. bivalent ** Veränderung der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

Besitzumschreibungen von Pkw nach Kraftstoffarten

Datenstand: Januar bis Juni 2026

BEV-Umschreibungen	Anteil BEV	Elektrifizierungsanteil	Anteil Benzin + Diesel
24.045	**5,7 %**	**18,4 %**	**81,1 %**
↑ +66,5 % gg. VJ	DE: 5,6 %	VJ: 14,2 %	VJ: 85,2 %

Von Januar bis Juni 2026 wechselten in Baden-Württemberg **423.768 Pkw den Halter,** 2,2 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Bundesweit ging die Zahl der Besitzumschreibungen im selben Zeitraum um 2,4 Prozent auf 3.193.845 Fahrzeuge zurück.

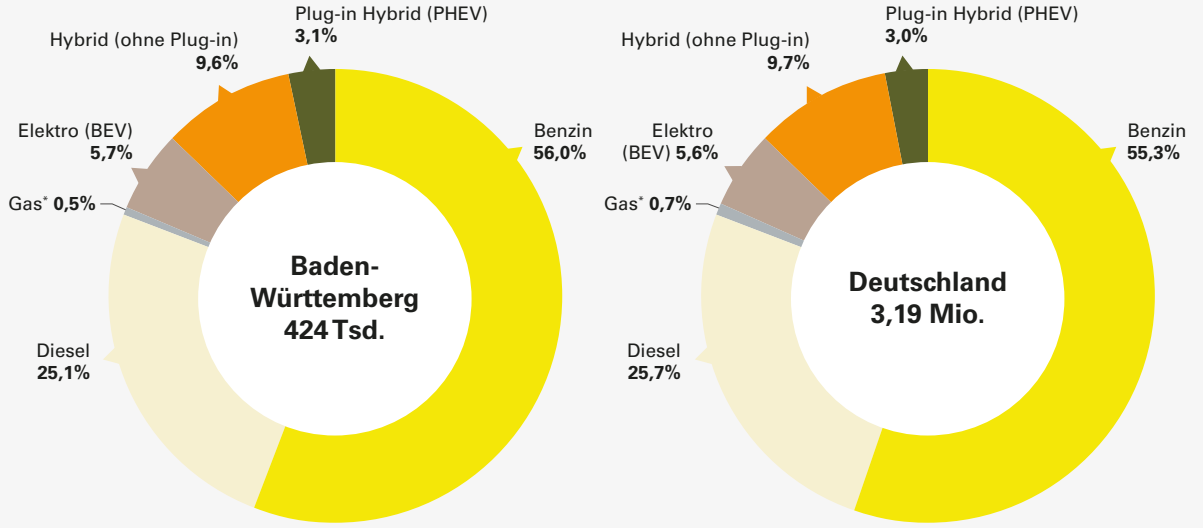
Anders als bei den Neuzulassungen liegen für die Besitzumschreibungen erst zwei Halbjahreswerte vor; ein Rückgang von zwei Prozent innerhalb eines einzelnen Jahresvergleichs lässt noch keine belastbare Aussage darüber zu, ob sich hier ein Trend abzeichnet.

Benzin- und Diesel-Pkw dominierten den Gebrauchtwagenmarkt mit einem kombinierten Anteil von **81,1 Prozent,** der Anteil sank gegenüber dem Vorjahr (85,2 Prozent). Benziner gingen um 5,7 Prozent zurück, Diesel-Umschreibungen um 9,6 Prozent.

Batterieelektrische Pkw verzeichneten mit 24.045 Umschreibungen einen **Zuwachs von 66,5 Prozent.** Der BEV-Anteil am Gebrauchtmarkt stieg auf **5,7 Prozent** und lag damit leicht über dem Bundeswert von 5,6 Prozent. Das Wachstum hat zwei Ursachen: Zum einen erreicht die erste Generation der 2021 und 2022 in großen Stückzahlen zugelassenen BEV, viele davon als Dienst- und Leasingfahrzeuge, das typische Alter für Besitzumschreibungen. Das Angebot an gebrauchten Elektrofahrzeugen hat sich dadurch spürbar vergrößert. Zum anderen erleichtert der Preisrückgang bei gebrauchten BEV den Einstieg über den Zweitmarkt: Rasche technische Weiterentwicklungen bei Reichweite und Ladegeschwindigkeit führen dazu, dass ältere BEV-Modelle im Vergleich zu Verbrennern stärker an Wert verlieren, was sie für preissensible Käufer attraktiver macht. Hybridfahrzeuge ohne Plug-in wuchsen um 14,6 Prozent auf 40.494 Umschreibungen und stellen mit 9,6 Prozent das volumenstärkste elektrifizierte Segment im Gebrauchtmarkt. Plug-in-Hybride legten um 12,5 Prozent auf 13.102 Fahrzeuge zu.

Zusammengenommen entfielen **18,4 Prozent** aller Besitzumschreibungen in Baden-Württemberg auf elektrifizierte Antriebe (BEV, PHEV, Hybrid), gegenüber 14,2 Prozent im Vorjahreszeitraum. Der Gebrauchtwagenmarkt bildet damit verzögert die Verschiebungen ab, die bei den Neuzulassungen bereits weiter fortgeschritten sind: Dort lag der Elektrifizierungsanteil im selben Zeitraum bei 68,3 Prozent.

Pkw – Besitzumschreibungen, Januar bis Juni 2026



Quelle: KBA, Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, Monatsergebnisse Juni 2026 (FZ 9); eigene Darstellung.

Pkw-Besitzumschreibungen Januar–Juni 2026	**Baden-Württemberg**			**Deutschland**		
	Anteil	**Umschreibungen**	**Veränderung****	**Anteil**	**Umschreibungen**	**Veränderung****
Benzin	56,0 %	237.226	–5,7 %	55,3 %	1.767.384	–6,0 %
Diesel	25,1 %	106.489	–9,6 %	25,7 %	820.881	–9,8 %
Gas* (insgesamt)	0,5 %	2.330	–4,2 %	0,7 %	23.088	–6,4 %
Elektro (BEV)	5,7 %	24.045	+66,5 %	5,6 %	177.434	+71,9 %
Hybrid (ohne Plug-in)	9,6 %	40.494	+14,6 %	9,7 %	308.569	+14,2 %
Plug-in Hybrid (PHEV)	3,1 %	13.102	+12,5 %	3,0 %	95.808	+13,4 %
Sonstige	0,0 %	82	+10,8 %	0,0 %	681	+13,5 %
insgesamt		**423.768**	**–2,2 %**		**3.193.845**	**–2,4 %**

* Flüssiggas (LPG) und Erdgas (CNG), einschl. bivalent ** Veränderung der Besitzumschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum

Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Datenstand: 01.06.2026

Öff. Ladepunkte	LP je 100.000 EW	BEV je Ladepunkt	Bedarfsdeckung*
35.137	**313**	**9,7**	**200 %**
↑ +14,3 % ggü VJ	DE: 247	DE: 10,5	DE: 236 %

Zum 1. Juni 2026 waren in Baden-Württemberg **35.137 öffentlich zugängliche Ladepunkte** erfasst, davon 28.905 Normalladepunkte und **6.232 Schnellladepunkte.** Gegenüber dem 1. Juni 2025 entspricht das einem Zuwachs von 14 Prozent oder 4.393 Ladepunkten, gegenüber dem 1. Januar 2026 von 6 Prozent. Bundesweit stieg die Zahl der Ladepunkte auf 206.207 (+16 Prozent).

Über das Landesprogramm Charge@BW wurden bis Ende 2025 insgesamt 19.965 Ladepunkte und Ladeplätze gefördert. Diese Zahl ist nicht mit dem Bestand öffentlich zugänglicher Ladepunkte vergleichbar: Der überwiegende Teil der Förderung entfiel auf vorbereitende Elektroinstallationen und Ladeplätze in Wohngebäuden, die nicht öffentlich zugänglich sind und damit nicht im Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur erscheinen. Das Programm war zwischenzeitlich ausgesetzt und ist seit dem 17. Juni 2026 für den Teilbereich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wieder für Anträge geöffnet. Der Fördersatz beträgt bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens 2.500 Euro je öffentlich zugänglichem Ladepunkt. Elektroinstallationen für Wohnungseigentümergemeinschaften sind nicht mehr förderfähig.

Mit **313 Ladepunkten je 100.000 Einwohner** weist Baden-Württemberg den **höchsten Wert aller Bundesländer** auf, der Bundeswert liegt bei 247. Auch bei der Flächendeckung liegt das Land mit 9,8 Ladepunkten je 10 km² über dem Bundeswert von 5,8, wobei die Stadtstaaten aufgrund ihrer Siedlungsdichte erwartungsgemäß höhere Werte erreichen. Auf einen öffentlichen Ladepunkt kommen in Baden-Württemberg **9,7 batterieelektrische Pkw,** bundesweit sind es 10,5.

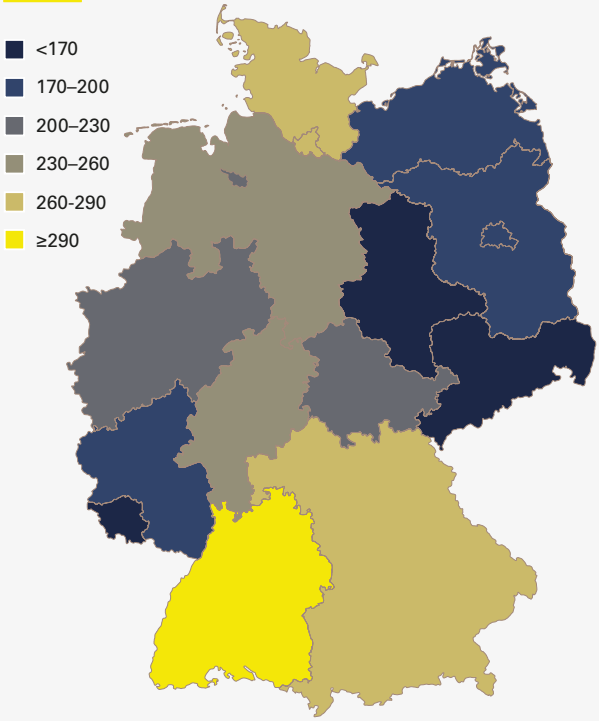
Bei der Leistungsfähigkeit des Netzes zeigt sich ein anderes Bild. Die durchschnittliche Ladeleistung je Ladepunkt liegt in Baden-Württemberg bei **34 kW** und damit unter dem Bundeswert von 46 kW. Der Anteil der Schnellladepunkte beträgt **17,7 Prozent** gegenüber 25,8 Prozent bundesweit. Das Netz im Land ist damit stärker auf Normalladung ausgerichtet als im Bundesdurchschnitt. Die insgesamt installierte Ladeleistung beläuft sich auf **1,19 Millionen kW** und liegt damit 21 Prozent über dem Vorjahreswert.

Die AFIR-Bedarfsdeckung, das Verhältnis aus installierter Ladeleistung und dem regulatorisch abgeleiteten Bedarf (1,3 kW je BEV, 0,8 kW je PHEV), liegt in Baden-Württemberg bei **200 Prozent.** Das Land **übererfüllt** damit den rechnerischen Mindestbedarf, liegt aber unter dem Bundeswert von 236 Prozent. Die höchsten Deckungsquoten verzeichnen ostdeutsche Flächenländer wie Mecklenburg-Vorpommern (528 Prozent) und Thüringen (449 Prozent). Dort trifft ein vergleichsweise geringer BEV-Bestand auf eine hohe Schnellladerdichte entlang der Autobahnen.

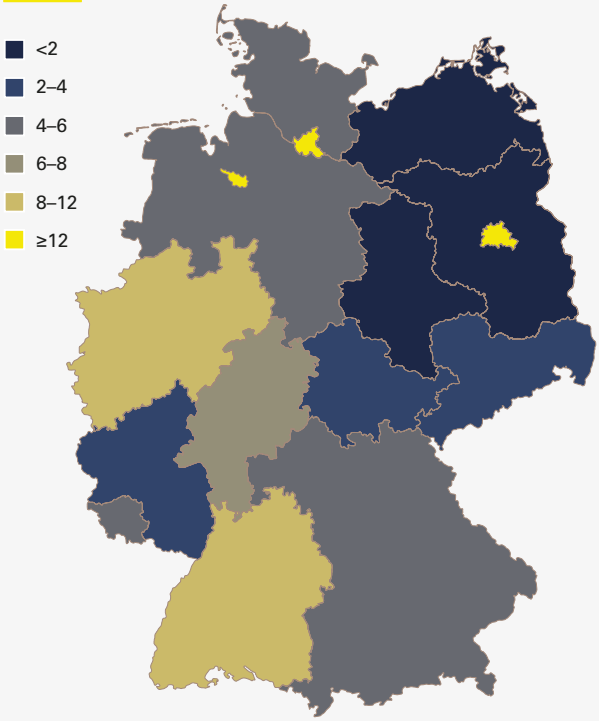
Die Angabe „kW je LP" folgt der Darstellung der Bundesnetzagentur und entspricht dem ungewichteten Mittel der Bundesländerwerte. Aus Gesamtleistung geteilt durch Gesamtzahl der Ladepunkte errechnen sich für Deutschland 43 kW.

* AFIR-Bedarfsdeckung: Verhältnis aus installierter Ladeleistung und regulatorisch abgeleitetem Bedarf (1,3 kW je BEV, 0,8 kW je PHEV) gemäß EU-Verordnung 2023/1804.BEV-Bestand zum 01.04.2026, Ladepunkte zum 01.06.2026; beide Datenreihen werden zu unterschiedlichen Stichtagen fortgeschrieben.

Öffentliche Ladepunkte je 100.000 Einwohner

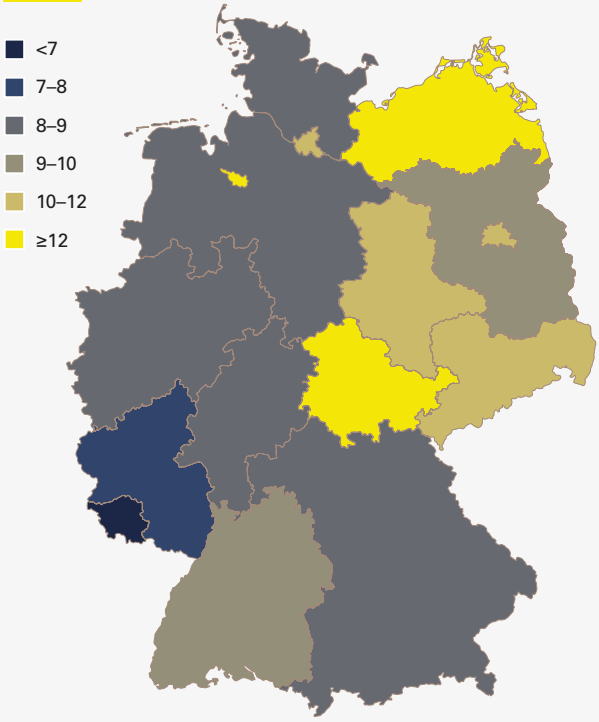


Öffentliche Ladepunkte je 10 km²

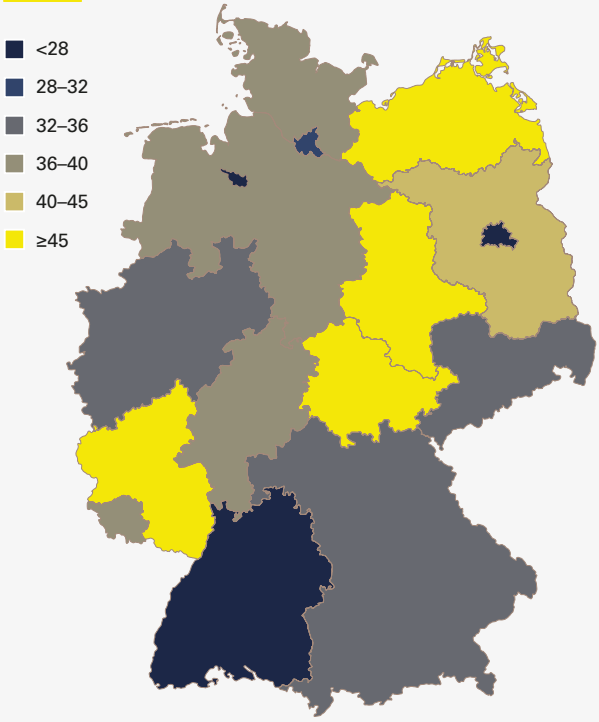


Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis KBA und BNetzA LIS in Zahlen Stichtag 01.06.2026

BEV je öffentlichem Ladepunkt



Mittlere Ladeleistung (kW) je öffentlichem Ladepunkt



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis KBA und BNetzA LIS in Zahlen Stichtag 01.06.2026

Öffentlich zugängliche Ladepunkte nach Bundesländern

Datenstand: 01.06.2026

	NLP	SLP	Ladepunkte gesamt	kW gesamt	kW je LP	LP je 100.000 EW	Anteil SLP
Baden-Württemberg	**28.905**	**6.232**	**35.137**	**1.186.598**	**34**	**313**	**18 %**
Bayern	29.122	10.219	39.341	1.739.616	44	297	26 %
Berlin	6.134	1.218	7.352	208.827	28	199	17 %
Brandenburg	3.268	1.695	4.963	269.693	54	194	34 %
Bremen	1.236	340	1.576	52.253	33	223	22 %
Hamburg	4.609	909	5.518	199.135	36	295	16 %
Hessen	11.742	4.240	15.982	734.249	46	255	27 %
Mecklenburg-Vorpommern	1.877	1.203	3.080	192.724	63	196	39 %
Niedersachsen	13.889	6.391	20.280	999.522	49	253	32 %
Nordrhein-Westfalen	30.740	9.892	40.632	1.647.068	41	226	24 %
Rheinland-Pfalz	4.918	2.964	7.882	442.025	56	191	38 %
Saarland	1.060	473	1.533	69.698	45	152	31 %
Sachsen	4.904	2.198	7.102	312.525	44	176	31 %
Sachsen-Anhalt	2.239	1.456	3.695	214.197	58	174	39 %
Schleswig-Holstein	5.737	2.229	7.966	365.312	46	269	28 %
Thüringen	2.535	1.633	4.168	239.038	57	200	39 %
Deutschland	**152.915**	**53.292**	**206.207**	**8.872.479**	**46**	**247**	**26 %**

Quelle: Bundesnetzagentur, Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland, Stichtag 01.06.2026; eigene Berechnungen auf Basis KBA und BNetzA; eigene Darstellung.

Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg

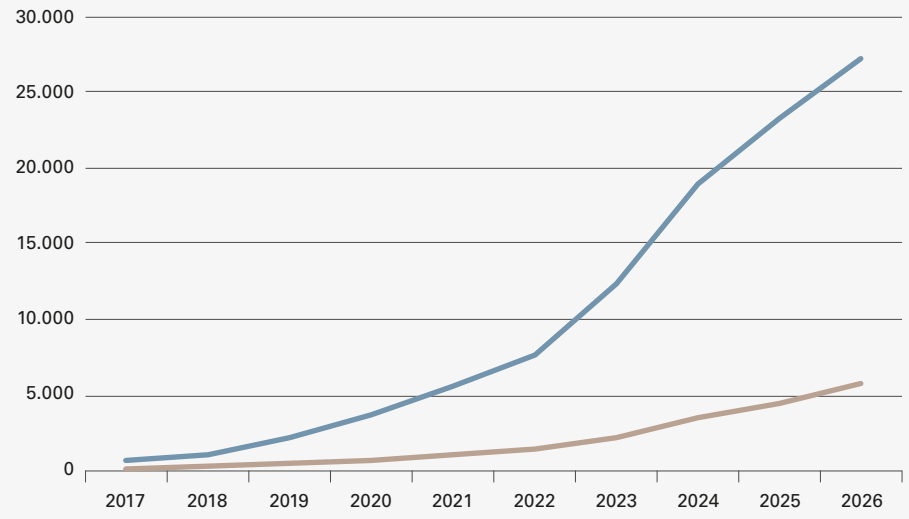
Datenstand: jeweils 1. Januar

Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg hat sich seit 2020 vervielfacht. Zum 1. Januar 2026 waren 27.259 Normalladepunkte und 5.841 Schnellladepunkte installiert, gegenüber 3.732 bzw. 656 im Jahr 2020. Die Ladepunktdichte stieg im selben Zeitraum von **40 auf 292 je 100.000 Einwohner.**

Das Verhältnis von BEV zu öffentlichem Ladepunkt erreichte 2022 mit 11,8 seinen Höchstwert und ist seither auf 9,7 zum 1. Januar 2026 gesunken. **Der Infrastrukturausbau hat damit in den letzten drei Jahren den BEV-Bestandszuwachs übertroffen.** Die durchschnittliche Ladeleistung je Ladepunkt stieg von 22 kW (2017) auf 33 kW (2026).

Auf Gemeindeebene verfügen mittlerweile **mehr als 85 Prozent der Gemeinden** in Baden-Württemberg über mindestens einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Die Grundversorgung in der Fläche ist damit weitgehend hergestellt, Unterschiede in der Ladepunktdichte und Leistungsfähigkeit bestehen zwischen den Regionen fort.

Entwicklung der Normal- und Schnellladepunkte in Baden-Württemberg
(Stand: jeweils 1. Januar)



Quelle: Bundesnetzagentur, Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland (Ladesäulenregister), Stichtag 01.04.2026; eigene Berechnungen auf Basis KBA und BNetzA; eigene Darstellung.

Ladeinfrastruktur		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
BW	NLP	3.732	5.588	7.629	12.309	19.032	23.202	27.259
	SLP	656	1.032	1.347	2.108	3.415	4.526	5.841
	LP je 100.000 EW *	40	60	81	130	199	245	292
	E-Pkw je LP **	5,7	8,2	11,8	11,5	10,2	9,7	9,7
	kW je LP	27	29	30	29	31	31	33
D	NLP	26.040	35.781	46.925	67.288	100.889	125.888	145.567
	SLP	3.845	5.763	8.230	13.253	24.478	36.546	49.616
	LP je 100.000 EW*	36	50	65	96	149	192	231
	E-Pkw je LP**	4,6	7,4	11,2	12,6	11,2	10,2	10,4
	kW je LP	28	29	32	31	35	37	42

* Ladepunkte (Normal- und Schnellladepunkte) pro 100.000 Einwohner ** Elektro-Pkw (BEV und PHEV) pro Ladepunkt (Normal- und Schnellladepunkte)

Quelle: Bundesnetzagentur, Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland, Stichtag 01.01.2026; eigene Berechnungen auf Basis KBA und BNetzA; eigene Darstellung.

Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge

Datenstand: Tertial 2026T1 (Ende April 2026)
Quelle: H_2-Standorte: OpenStreet- Map (fuel:h35, fuel:h70) / h2.live. Straßennetz: TEN-V / EU-Kommission. NUTS-Grenzen: Eurostat. Landesgrenzen: Natural Earth. Eigene Darstellung, Stand April 2026 (inkl. Tankstellen im fortge-schrittenen Projektzustand).

Lkw-Ladestandorte	Ladesäulen	Ladepunkte	Installierte Leistung
7	**14**	**24**	**5.000 kW**
DE: 88	DE: 218	DE: 355	DE: 90.700 kW

Für den Schwerlastverkehr befindet sich die öffentliche Ladeinfrastruktur im Aufbau. Nach den Meldedaten der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur sind in Baden-Württemberg **7 öffentlich zugängliche Lkw-Ladestandorte** mit 14 Ladesäulen, **24 Ladepunkten** und einer installierten Leistung von 5.000 kW in Betrieb. Bundesweit sind 88 Standorte mit 218 Ladesäulen, 355 Ladepunkten und 90.700 kW erfasst.

Zur Erhebung
Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur zählt im Bestand nur Ladepunkte, deren Stellplatz mindestens 16,5 Meter lang ist, sodass ein Sattelzug ohne Abkoppeln des Aufliegers laden kann (§ 32 Abs. 4 Nr. 2 StVZO). Erfasst werden ausschließlich bereits in Betrieb genommene Ladepunkte, auf Basis der Rückmeldungen der Betreiber. Die Aktualisierung erfolgt dreimal jährlich, jeweils zum Stand Ende April, Ende August und Ende Dezember.

35 weitere Standorte in Baden-Württemberg sind im Rahmen des Lkw-Schnellladenetzes an Bundesautobahnen geplant, bundesweit 351; das Land stellt damit **ein Zehntel der bundesweiten Planung.** 69 Prozent der geplanten Standorte in Baden-Württemberg liegen an bewirtschafteten Rastanlagen, 31 Prozent an unbewirtschafteten, bundesweit 65 zu 35 Prozent.
Die für Baden-Württemberg ausgewiesene geplante Netzanschlussleistung von 293.920 kVA bezieht sich auf die Bedarfsplanung für das Jahr 2035. Das Land hat über das Förderprogramm BASE BW 50 Millionen Euro für mindestens 80 Schnellladepunkte an 21 Lkw-Parkplätzen bereitgestellt; das Kompetenznetzwerk Lkw-Ladeinfrastruktur des Verkehrsministeriums zielt auf 2.000 Ladesäulen an 100 Standorten bis 2030.

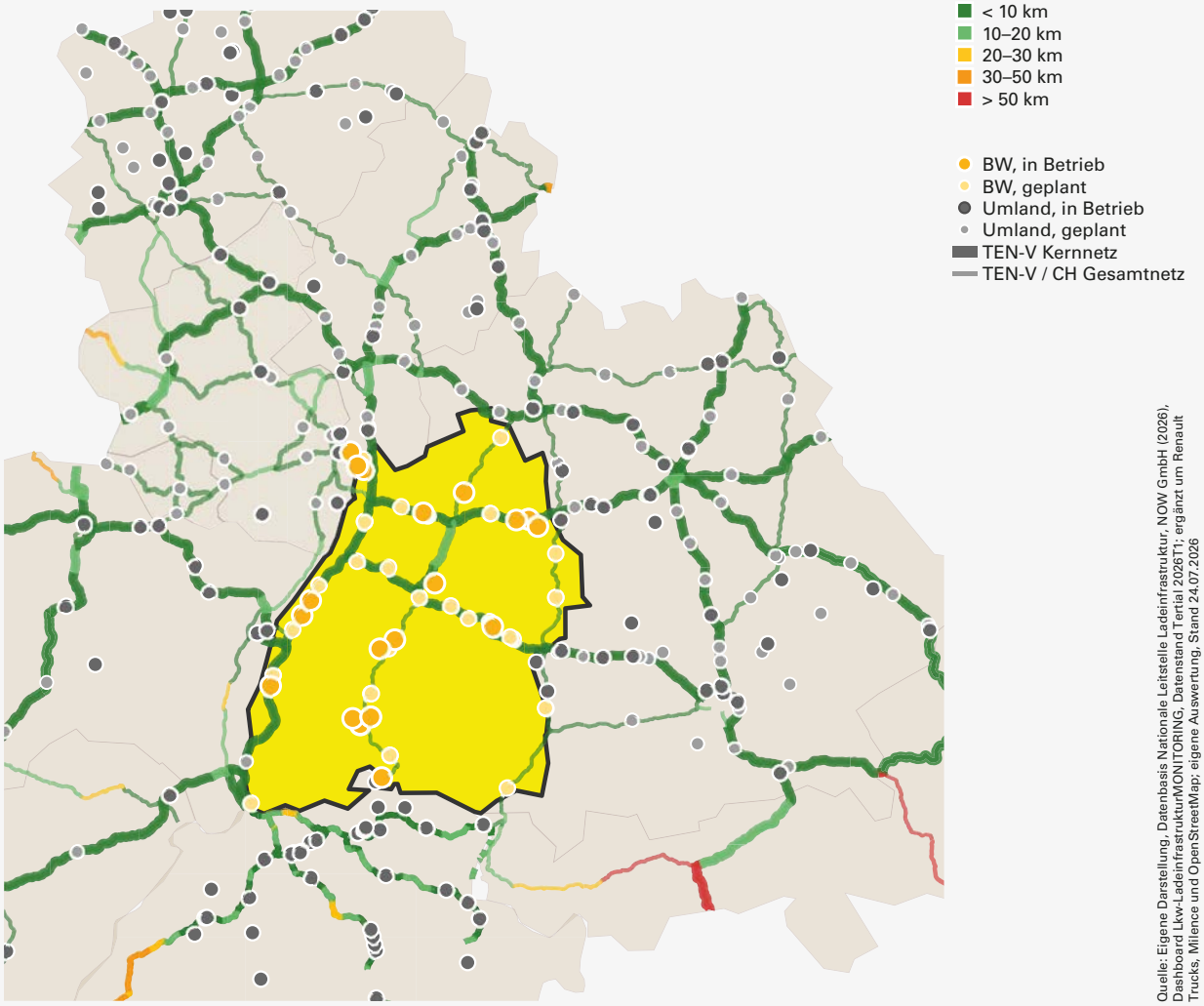
Bundesweit sind erstmals Ladepunkte für das Megawatt Charging System (MCS) in Betrieb, mit Ladeleistungen ab 700 kW für das Laden auf der Fernstrecke. Dabei handelt es sich um sieben Standorte, bislang noch keiner in Baden-Württemberg.

Eine eigene Auswertung, die zusätzlich zu den Meldedaten der Leitstelle das Standortverzeichnis von Renault Trucks, Milence sowie OpenStreetMap-Daten einbezieht, kommt für Baden-Württemberg auf **23 in Betrieb befindliche und 36 geplante Standorte,** an denen das Laden schwerer Nutzfahrzeuge möglich ist, auch wenn diese Standorte nicht ausschließlich für Lkw ausgelegt sind. Die Kennzahlen beruhen auf unterschiedlichen Abgrenzungen als die amtliche Meldung und sind daher nicht direkt mit ihr vergleichbar.

Die Karte zeigt den Abstand des TEN-V-Straßennetzes zur nächsten für schwere Nutzfahrzeuge geeigneten Ladeinfrastruktur nach dieser eigenen Auswertung, unter Einbeziehung von Bestand und Planung. Das TEN-V-Kernnetz in Baden-Württemberg umfasst 565 Kilometer und liegt auf dieser Grundlage vollständig innerhalb von 50 Kilometern Luftlinie zu einem Standort.

E-Lkw-Ladeinfrastruktur Baden-Württemberg und Umland

Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge geeignet & Abstand des TEN-V-Netzes zum nächsten Ladepunkt in Betrieb/in Planung



Quelle: Eigene Darstellung, Datenbasis Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, NOW GmbH (2026), Dashboard Lkw-LadeinfrastrukturMONITORING, Datenstand Tertial 2026T1; ergänzt um Renault Trucks, Milence und OpenStreetMap; eigene Auswertung, Stand 24.07.2026

Zur Karte

Datengrundlage sind die Meldedaten der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, ergänzt um das Standortverzeichnis „Electric Truck Charging Stations" von Renault Trucks (Stand 07/2026, nicht abschließend) und um benannte OpenStreetMap-Einträge mit dem Merkmal hgv=yes. Ergänzende Quellen werden nur berücksichtigt, wenn kein vorrangiger Standort innerhalb von 200 Metern liegt. Eigene Auswertung und Darstellung, Stand 24.07.2026.

Wasserstofftankstellen

Datenstand: Juli 2026

Quelle: H_2-Standorte: OpenStreet- Map (fuel:h35, fuel:h70) / h2.live. Straßennetz: TEN-V / EU-Kommission. NUTS-Grenzen: Eurostat. Landesgrenzen: Natural Earth. Eigene Darstellung, Stand April 2026 (inkl. Tankstellen im fortge-schrittenen Projektzustand).

H_2-Tankstellen in BW	Nur Pkw-Betankung (700 bar)	Grenznahes Umland (< 50 km)	Abdeckung TEN-V-Kernnetz
10	**2**	**18**	**100 %**
davon Nfz-tauglich (350 bar): 8	Standorte	alle 350-bar-fähig	≤ 50 km zur nächsten Nfz-H_2-Tankstelle

In Baden-Württemberg sind nach eigener Auswertung **10 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen** in Betrieb. Davon verfügen 8 über eine 350-bar-Betankung für Nutzfahrzeuge; 2 Standorte bieten ausschließlich eine 700-bar-Betankung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Ergänzend liegen im grenznahen Umland Baden-Württembergs, bis 50 Kilometer zur Landesgrenze, **18 weitere Tankstellen,** ganz überwiegend in der Schweiz, sämtlich mit 350-bar-Betankung. Werden Baden-Württemberg und diese grenznahe Zone gemeinsam betrachtet, ergibt sich ein Bestand von **26 für Nutzfahrzeuge nutzbaren Standorten** in erreichbarer Nähe (8 in Baden-Württemberg, 18 im grenznahen Umland).

Das TEN-V-Kernnetz in Baden-Württemberg umfasst **565 Kilometer.** Es liegt vollständig innerhalb von 50 Kilometern Luftlinie zu einer für Nutzfahrzeuge geeigneten Wasserstofftankstelle; die Abdeckung liegt damit bei **100 Prozent.** Bei einer typischen Tankreichweite von rund 400 Kilometern bei 350-bar-Betankung genügt ein Aktionsradius von 200 Kilometern, um die nächste Tankstelle mit ausreichender Reserve zu erreichen. Das 50-Kilometer-Kriterium ist vor diesem Hintergrund gewählt und stellt keine regulatorische Vorgabe dar.

Die Rolle von Wasserstoff verschiebt sich zunehmend **vom Pkw- in den Nutzfahrzeugbereich.** Im Pkw-Segment spielen Brennstoffzellenfahrzeuge mit einem Bestandsanteil von unter 0,01 Prozent keine messbare Rolle. Im Nutzfahrzeugbereich sind die Perspektiven differenzierter: Für schwere Fernverkehrs-Lkw, bei denen batterieelektrische Antriebe durch Gewicht, Reichweite und Ladezeiten an Grenzen stoßen, stellt Wasserstoff eine mögliche Ergänzung dar. Bundesweit waren zum 1. Januar 2026 rund **215 Wasserstoff-Lkw** zugelassen, fast ausschließlich mit Brennstoffzelle, davon **20 in Baden-Württemberg.** Im Busförderprogramm des Landes für 2026 sind neben 206 Batteriebussen auch 7 Brennstoffzellenbusse enthalten.

Das bundesweite Tankstellennetz befindet sich in einem **strukturellen Umbau.** Nach Branchenberichten (electrive.net, Januar und April 2026) ist die Zahl der öffentlichen Wasserstofftankstellen in Deutschland von zeitweise **über 90 auf aktuell rund 50 gesunken.** Der Rückgang betrifft vor allem ältere Tankstellen der ersten Generation mit reiner 700-bar-Betankung, die primär für Brennstoffzellen-Pkw ausgelegt waren. Dieses Marktsegment hat sich nicht wie ursprünglich erwartet entwickelt; entsprechende Standorte werden am Ende ihrer Nutzungsdauer nicht ersetzt, sondern stillgelegt.

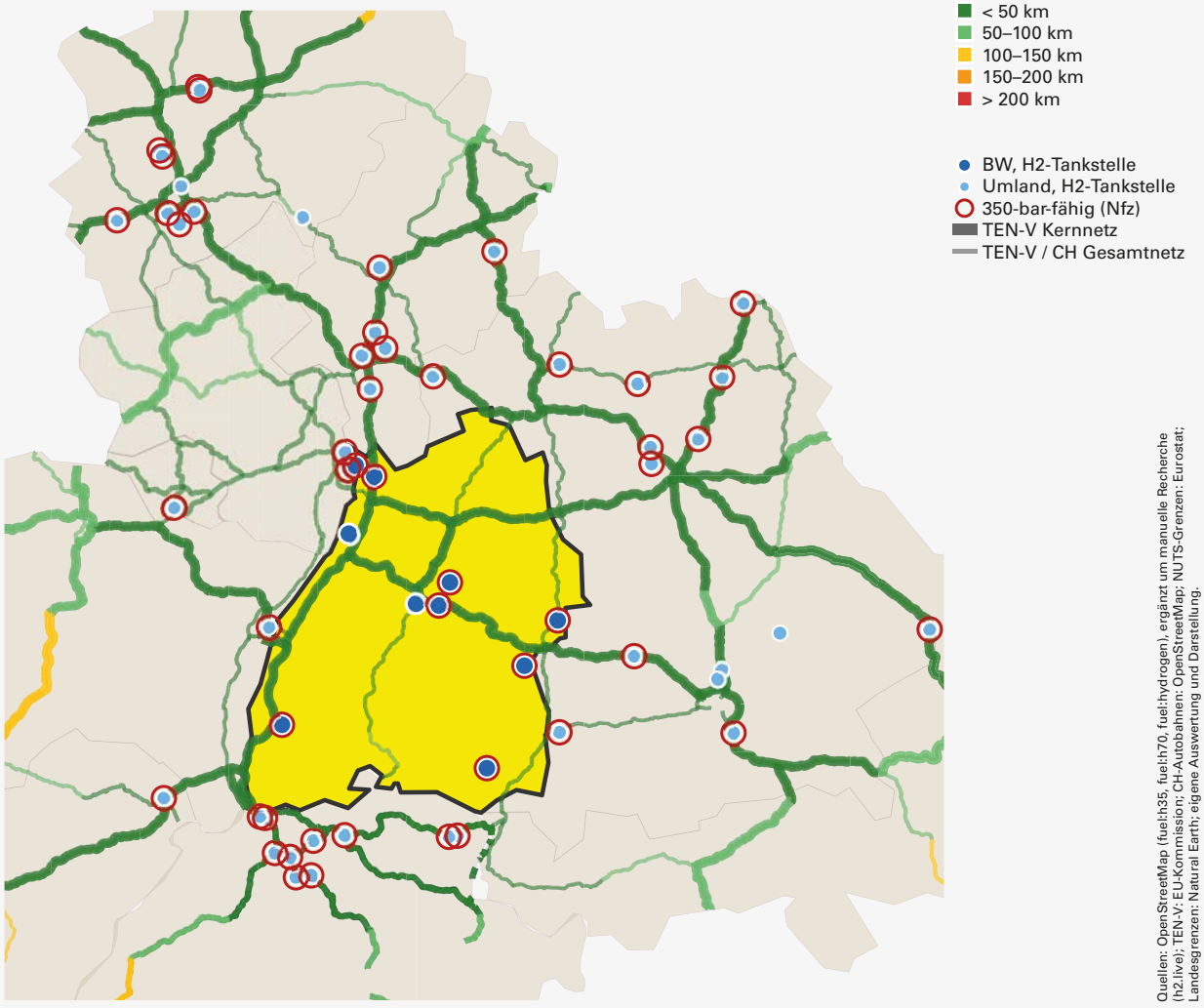
Der Betreiber H2 MOBILITY, auf den ein Großteil der öffentlichen Infrastruktur entfällt, hat seinen Fokus inzwischen auf leistungsfähigere Stationen mit 350-bar-Betankung für Busse und schwere Nutzfahrzeuge verlagert; an einem Teil der neuen Standorte steht ergänzend auch eine 700-bar-Betankung für Pkw und Transporter zur Verfügung.

Der Bund unterstützt den Ausbau der nutzfahrzeugtauglichen Infrastruktur mit einem im Januar 2026 gestarteten Förderaufruf, der die Errichtung öffentlicher Wasserstofftankstellen mit der Beschaffung von Wasserstoff-Lkw koppelt; gefördert werden sollen

bundesweit bis zu 40 Tankstellen und rund 400 Fahrzeuge, mit einer bis zum 30. Juni 2026 verlängerten Antragsfrist. Hintergrund ist unter anderem die AFIR-Verordnung der EU, die bis 2030 entlang des TEN-V-Kernnetzes mindestens alle 200 Kilometer eine öffentliche H_2-Tankstelle vorschreibt.

Zur Erhebung
Die Standortzahl beruht auf einer eigenen Auswertung und kann von der Zahl abweichen, die einzelne Betreiberportale ausweisen. Berücksichtigt sind öffentlich zugängliche Standorte einschließlich kunden- oder tankkartenbezogener Zugangsformen (OSM-Attribut access=customers). Nicht öffentlich zugängliche Betriebshof- und Werktankstellen (access=private, no, permit) sind ausgeschlossen. Datengrundlage: OpenStreetMap (fuel:h35, fuel:h70, fuel:hydrogen), ergänzt um manuelle Recherche und H2 Mobility via h2.live.

Wasserstoff-Tankinfrastruktur Baden-Württemberg und Umland
Tankstellenstandorte für Wasserstoff & Abstand des TEN-V-Netzes zur nächsten 350-bar-Nfz-Tankstelle



Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg

Beschäftigung und Umsatz in der Automobilwirtschaft

Datenstand: Beschäftigte und Umsatz Dezember 2025, aktueller Monatswert Mai 2026

Beschäftigte WZ 29 in BW	Aktueller Monatswert	Jahresumsatz 2025	Exportquote 2025
202.173	**200.042**	**126 Mrd. €**	**74,0 %**
Dez. 2025, ↓ –4,3 % gg. VJ	Mai 2026	↓ –5,4 % gg. VJ	

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg umfasst in ihrem vollständigen Wertschöpfungscluster, also einschließlich Fahrzeugherstellern, Zulieferern, Entwicklungsdienstleistern, Kfz-Gewerbe und Kraftstoffversorgung, **rund 480.100 Beschäftigte.** Etwa **jeder zehnte Arbeitsplatz** im Land hängt damit von der Branche ab. Diese Abgrenzung stammt aus der Strukturstudie BWe mobil 2023 und beruht auf einer anderen Datengrundlage als die nachfolgenden amtlichen Monatsdaten.

Die folgenden amtlichen Daten beziehen sich auf den industriellen Kern des Clusters: die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (WZ 2008, Abteilung 29), für die das Statistische Landesamt eine monatliche Zeitreihe bereitstellt.

In der baden-württembergischen Automobilindustrie (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, WZ 29) waren zum Dezember 2025 **202.173 Personen** in **192 Betrieben** beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht das einem Rückgang von 4,3 Prozent oder rund 9.200 Beschäftigten. Es ist der stärkste Beschäftigungsabbau in der Branche seit dem pandemiebedingten Einbruch 2020. Der aktuellste verfügbare Monatswert, Mai 2026, liegt bei **200.042 Beschäftigten** in 194 Betrieben.

Erfasst werden Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten. Kleinere Betriebe, die in der Automobilzulieferkette tätig sind, aber anderen Wirtschaftszweigen zugeordnet werden, sind nicht enthalten.

Die Beschäftigung folgt seit einigen Jahren einem rückläufigen Trend. Ihren höchsten Stand erreichte die Branche im **Juli 2019 mit 236.535 Beschäftigten,** ein Wert, der saisonale Effekte einschließlich Ferienbeschäftigung enthält. Der auf Jahresendwerten gemessene strukturelle Rückgang fällt geringer aus: Zwischen Dezember 2019 und Dezember 2025 ging die Beschäftigung um **rund 28.000 Personen** zurück, gemessen am Juli-Höchststand 2019 um rund 34.000. Ab Mitte 2024 setzte ein erneuter Rückgang ein, der sich im Jahresverlauf 2025 auf monatlich rund 800 Stellen beschleunigte. Die Beschäftigung bewegt sich damit auf dem **Niveau von 2012,** als der Beschäftigungsaufbau in der Autoindustrie nach der Banken- und Eurokrise begann. Die Zahl der Betriebe sank im selben Zeitraum von 218 auf 192, was auf eine Konsolidierung hindeutet, bei der Betriebe aus dem Markt ausscheiden, und nicht allein auf Personalabbau innerhalb bestehender Unternehmen.

Der Umsatz der Branche belief sich 2025 auf **126,0 Milliarden Euro,** ein Rückgang von 5,4 Prozent gegenüber 2024 (133,3 Milliarden Euro). Nach dem Höchststand von 141,6 Milliarden Euro im Jahr 2023 ist der Umsatz damit im zweiten Jahr in Folge gesunken. Die Exportquote lag 2025 bei **74,0 Prozent** und damit weiterhin auf hohem Niveau, wenn auch unter den Werten der Jahre 2022 bis 2024 (rund 77 Prozent). Von je 100 Euro Umsatz entfielen 2025 rund 74 Euro auf das Auslandsgeschäft.

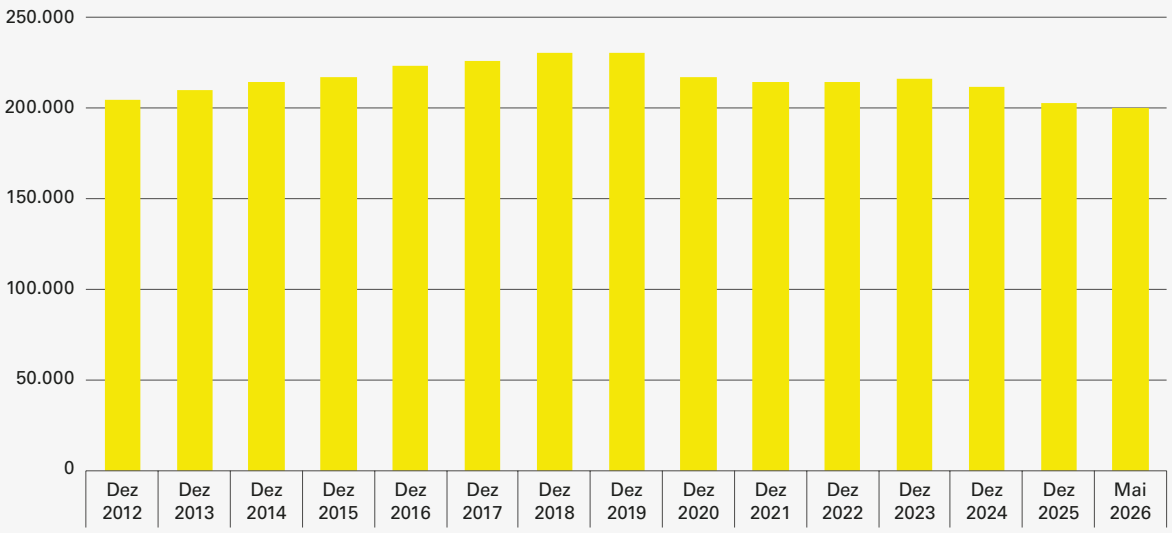
Der Rückgang betrifft vor allem das Auslandsgeschäft: Der Auslandsumsatz sank um 8,6 Prozent auf **93,2 Milliarden Euro,** der Inlandsumsatz stieg dagegen leicht von 31,2 auf 32,8 Milliarden Euro. Innerhalb des Auslandsgeschäfts blieb der Umsatz in der Eurozone mit **20,7 Milliarden Euro** (–4,3 Prozent) vergleichsweise stabil; sein Anteil am Auslandsumsatz stieg leicht auf 22,2 Prozent. Der stärkere Rückgang entfiel mit –9,7 Prozent auf Märkte außerhalb der Eurozone. Die Kombination aus sinkendem Auslandsumsatz bei stabilem Eurozone-Anteil legt nahe, dass die Verluste primär in **Drittmärkten** entstehen, also dort, wo der Wettbewerbsdruck durch neue Anbieter, insbesondere aus China, am stärksten zunimmt.

Zur Einordnung: Bundesweit waren 2025 in der Automobilindustrie rund 731.928 Personen beschäftigt, 5,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Bundeswert bezieht sich auf den Jahresdurchschnitt der Wirtschaftsklasse WZ 08-29 und ist mit dem baden-württembergischen Dezember-Stichtag nur eingeschränkt unmittelbar vergleichbar; beide Reihen zeigen jedoch übereinstimmend einen Beschäftigungsrückgang. Als grobe Einordnung entfällt damit rund ein Viertel bis knapp ein Drittel der Beschäftigten der deutschen Automobilindustrie auf Baden-Württemberg.

Nach der Strukturstudie BW^{e} mobil 2023 sind bei den Fahrzeugherstellern (OEM) im engeren Sinne rund 102.600 Personen in Baden-Württemberg beschäftigt; dieser Wert lässt sich bis zur Nachfolgestudie, die für 2027 erwartet wird, nicht aktualisieren.

Zur Abgrenzung
Die amtliche Statistik ordnet jeden Betrieb genau einem Wirtschaftszweig nach seinem Schwerpunkt zu. Zahlreiche Automobilzulieferer werden dadurch anderen Bereichen zugerechnet, etwa dem Maschinenbau (WZ 28), der Herstellung von Metallerzeugnissen (WZ 25) oder der Elektrotechnik (WZ 27), obwohl sie einen erheblichen Teil ihres Umsatzes mit der Automobilindustrie erzielen. Die tatsächliche automobilwirtschaftliche Wertschöpfung lässt sich daher statistisch nicht trennscharf abgrenzen. Der Datenmonitor fokussiert aus Gründen der Konsistenz auf die Wirtschaftsklasse WZ 29.

Beschäftigte bei Herstellern und Zulieferern in BW
im Bereich „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Verarbeitendes Gewerbe (WZ 29)

Beschäftigte im Automobilcluster Baden-Württemberg (Stand 2023)

	Beschäftigte
Fahrzeughersteller (OEM)	102.600
Entwicklungsdienstleister	16.100
Werksdienstleistungen und Arbeitnehmerüberlassung	21.000
Komponenten- und Teilezulieferer	175.800
Clusterkern	**315.500**
Komponenten und Teile des sonstigen verarbeitenden Gewerbes	22.100
Maschinen- und Anlagenbau	29.300
Sonstige Dienstleistungen	14.700
Erweitertes Wertschöpfungscluster	**381.600**
Kfz-Gewerbe	91.300
Kraftstoffversorgung (Raffinerie, Tankstellen)	6.000
Umfassendes Automobilcluster	**480.100**

Quelle: e-mobil BW, Strukturstudie BW 2023; eigene Darstellung.

Beschäftigte, Umsatz und Exportquote der Automobilindustrie in Baden-Württemberg

Jahr	Betriebe	Beschäftigte (Dez.)	Jahresumsatz (Mrd. €)	Exportquote
2019	218	230.411	109,4	70,9 %
2020	217	217.122	102,1	71,4 %
2021	212	213.642	114,3	75,0 %
2022	202	213.891	130,1	76,9 %
2023	194	215.907	141,6	77,0 %
2024	199	211.357	133,3	76,5 %
2025	**192**	**202.173**	**126,0**	**74,0 %**

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Monatsbericht für Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe (jeweils Dezember), WZ 2008 Abteilung 29; eigene Darstellung.

Ausgaben für Forschung und Entwicklung

Datenstand: 2024 (FuE-Ausgaben absolut); 2023 (FuE-Intensität, sektorale Aufschlüsselung, Automotive-Anteil)

FuE-Ausgaben	FuE-Intensität	Automotive FuE in BW	Anteil BW an DE FuE
37,3 Mrd. €	**5,6 %**	**13,9 Mrd. €**	**46 %**
27 % von DE, Stand 2024	DE: 3,1 %, Stand 2023	Stand 2023	Automotive-Bereich, Stand 2023

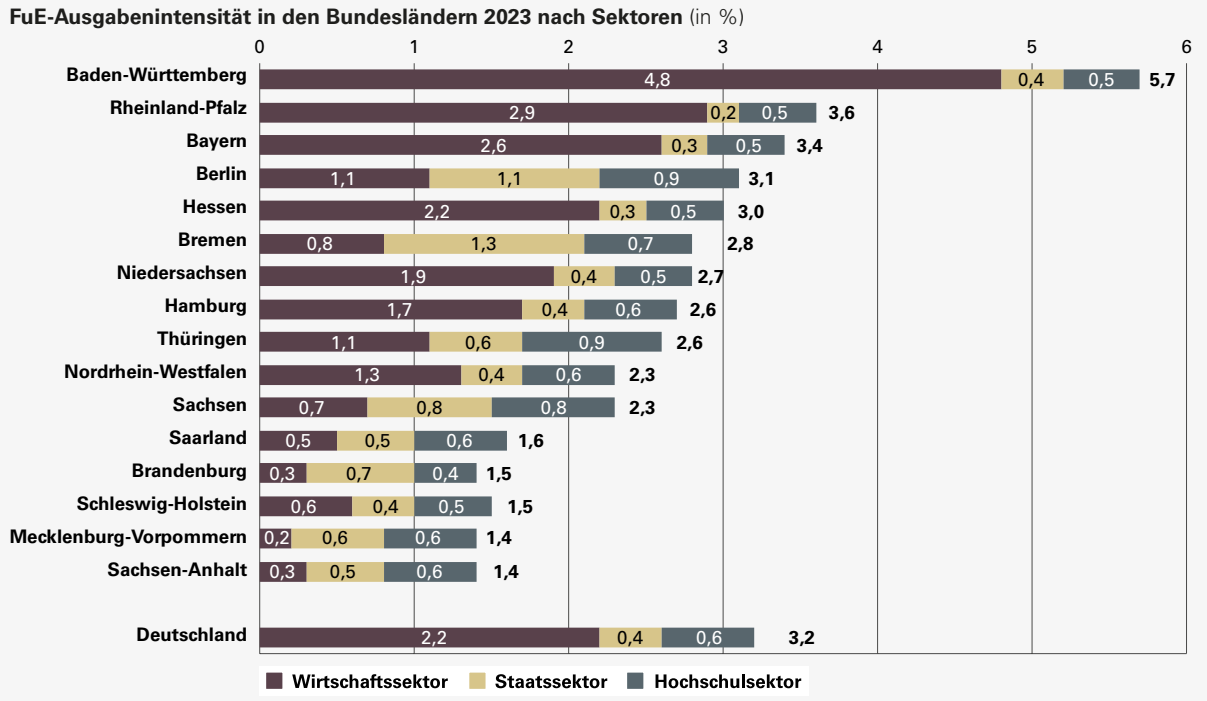
Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung in Baden-Württemberg beliefen sich 2024 auf **37,3 Milliarden Euro.** Davon entfielen 30,9 Milliarden Euro auf den Wirtschaftssektor, 3,5 Milliarden auf die Hochschulen und 2,9 Milliarden auf den Staatssektor und private Institutionen ohne Erwerbszweck. Gegenüber 2023 entspricht das einem Zuwachs von rund 3 Prozent. Baden-Württemberg trägt damit **27 Prozent der bundesweiten FuE-Ausgaben** von 137,1 Milliarden Euro. Zusammen mit Bayern, das 27,0 Milliarden Euro aufwendet, entfallen 47 Prozent der gesamtdeutschen FuE-Ausgaben auf die beiden Länder.

Die FuE-Intensität, der Anteil der FuE-Ausgaben am Bruttoinlandsprodukt, lag 2023 bei **5,6 Prozent** und damit deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 3,1 Prozent. Baden-Württemberg bleibt damit das **forschungsintensivste Bundesland** und belegte im Vergleich der EU-Regionen auf NUTS-1-Ebene den ersten Platz vor der österreichischen Region Südösterreich (4,7 Prozent). Im Ranking der US-Bundesstaaten wiesen 2023 sechs eine höhere FuE-Intensität auf als Baden-Württemberg, angeführt von Massachusetts mit 9,2 Prozent; der US-Durchschnitt lag bei 3,4 Prozent. Der Wert wurde gegenüber der Erstveröffentlichung leicht nach unten korrigiert (zuvor 5,7 Prozent), da das zugrunde liegende Bruttoinlandsprodukt zwischenzeitlich neu berechnet wurde.

2023 investierten Unternehmen des Kraftfahrzeugbaus in Baden-Württemberg **13,9 Milliarden Euro** in Forschung und Entwicklung, 47 Prozent der gesamten wirtschaftlichen FuE-Aufwendungen des Landes und **46 Prozent der deutschlandweiten** FuE-Aufwendungen im Kraftfahrzeugbau. Kein anderes Bundesland trägt in einer einzelnen Branche einen vergleichbaren Anteil zur nationalen Forschungsleistung bei.

Die hohe Forschungsintensität steht in einem **Spannungsverhältnis** zur Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung im selben Sektor. Die Beschäftigung in der Wirtschaftsklasse WZ 29 ging seit 2019 um **rund 28.000 Stellen** zurück, der Umsatz lag 2025 um 11 Prozent unter dem Höchstwert von 2023. Die Forschungsaufwendungen der Branche stiegen im selben Zeitraum nominal an. Das deutet darauf hin, dass die Unternehmen ihre Investitionen in die Transformation, vor allem in elektrische Antriebe, Software und automatisiertes Fahren, trotz rückläufiger Produktion und Beschäftigung aufrechterhalten.

Zum Datenstand
Die FuE-Ressourcen des Wirtschaftssektors, aus denen sich die sektorale FuE-Intensität und die Branchenaufschlüsselung ergeben, werden im zweijährigen Turnus erhoben und liegen zuletzt für 2023 vor (Stand 2025).



Bundesland	Wirtschaft	Staat	Hochschule	Insgesamt
Baden-Württemberg	**4,8**	**0,4**	**0,5**	**5,7**
Rheinland-Pfalz	2,9	0,2	0,5	3,6
Bayern	2,6	0,3	0,5	3,4
Berlin	1,1	1,1	0,9	3,1
Hessen	2,2	0,3	0,5	3,0
Bremen	0,8	1,3	0,7	2,8
Niedersachsen	1,9	0,4	0,5	2,7
Hamburg	1,7	0,4	0,6	2,6
Thüringen	1,1	0,6	0,9	2,6
Nordrhein-Westfalen	1,3	0,4	0,6	2,3
Sachsen	0,7	0,8	0,8	2,3
Saarland	0,5	0,5	0,6	1,6
Brandenburg	0,3	0,7	0,4	1,5
Schleswig-Holstein	0,6	0,4	0,5	1,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,2	0,6	0,6	1,4
Sachsen-Anhalt	0,3	0,5	0,6	1,4
Deutschland	2,2	0,4	0,6	3,2

Quelle: Stifterverband Wissenschaftsstatistik; Statistisches Bundesamt; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; eigene Darstellung. FuE-Ausgaben bezogen auf das nominale Bruttoinlandsprodukt. Die sektorale Aufschlüsselung entspricht dem Berechnungsstand Februar 2025 und summiert sich daher auf 5,7 Prozent; der revidierte Gesamtwert für Baden-Württemberg liegt bei 5,6 Prozent (Berechnungsstand Februar 2026).

Impressum

Herausgeber
e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg

Redaktion
e-mobil BW GmbH
Philipp Prinz

Layout/Satz/Illustration
markentrieb
Die Kraft für Marketing und Vertrieb

Fotos
Umschlag: MicroStockHub/istockphoto
Die Quellennachweise aller weiteren Bilder und Grafiken befinden sich auf der jeweiligen Seite.

e-mobil BW
Landesagentur für neue Mobilitätslösungen
und Automotive Baden-Württemberg