

e-mobil BW Datenmonitor Juni 2023

© MicroStockHub/stockphoto

e-mobil BW Datenmonitor

Juni 2023

Der e-mobil BW Datenmonitor liefert aktuelle Informationen, Grafiken und Daten zur Entwicklung der Elektromobilität in Baden-Württemberg und Deutschland sowie zu wichtigen technologischen Trends rund um das automatisierte, vernetzte und elektrische Fahren.

Darüber hinaus stellt der e-mobil BW Datenmonitor regelmäßig Strukturdaten zur Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg zur Verfügung.

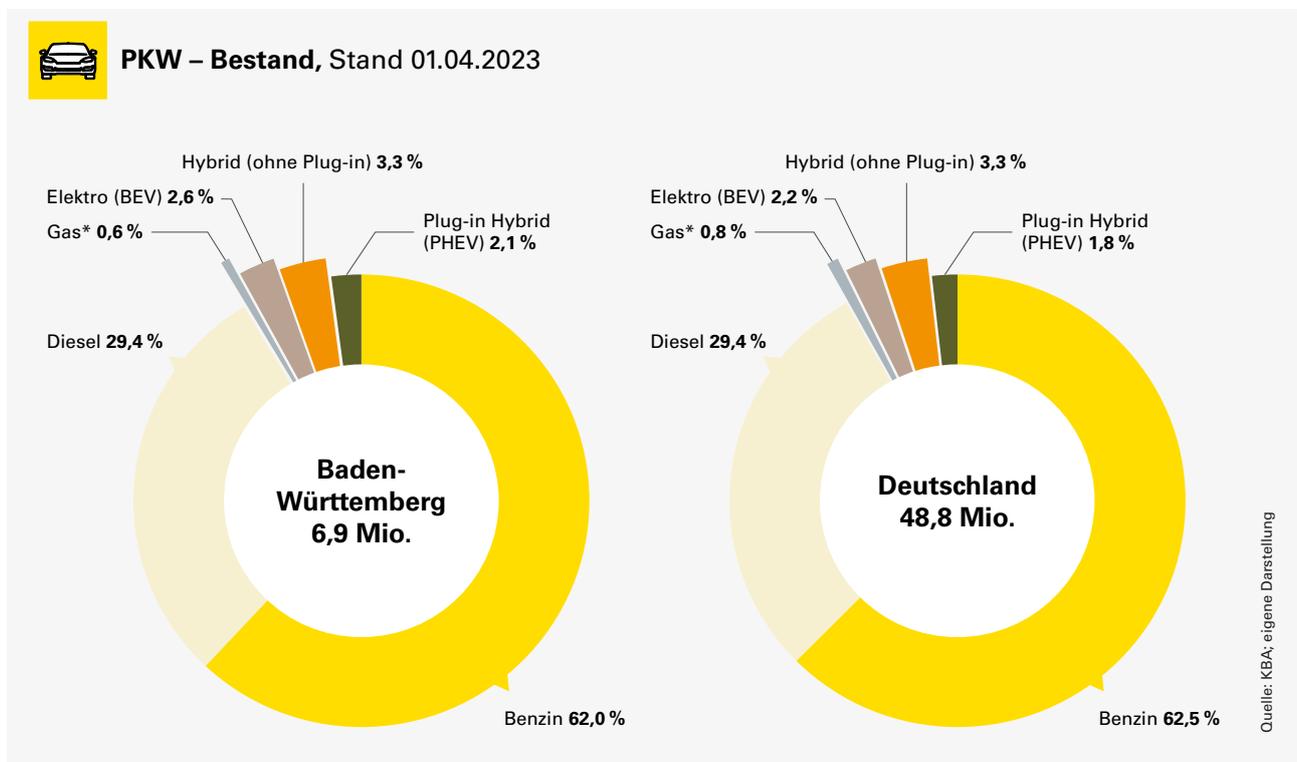
Inhalt:

■ Bestand und Neuzulassungen von PKW, Bussen und LKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten	3
■ Neuzulassungen von PKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten	7
■ Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg und Deutschland	8
■ Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg	11
■ Infografiken der Ausgabe: Pkw-Produktion deutscher Hersteller	13

Bestand und Neuzulassungen von PKW, Bussen und LKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten

Trend zu alternativen und umweltfreundlicheren Antrieben setzt sich fort. (Stand: 04/2023)

Mit einem **Anteil von 62,0% am Pkw-Bestand** dominieren in Baden-Württemberg im April 2023 nach wie vor **Fahrzeuge mit Benzinmotor**. Gegenüber dem Vorjahr ist jedoch ein leichter Rückgang um 1,3% zu verzeichnen. Deutlicher fiel der Rückgang mit 2,9% bei den Dieselfahrzeugen aus, die 29,4% des Bestandes ausmachen. Bemerkenswert ist, dass die **Elektrofahrzeuge (BEV)** in Baden-Württemberg einen **deutlichen Zuwachs von 51,1%** verzeichnen und **2,6% des Gesamtbestandes** ausmachen. Hybridfahrzeuge ohne Stecker legten um 34,3% zu und haben damit einen Anteil von 3,3% am Bestand. Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) verzeichneten mit 34,8 Prozent ebenfalls einen starken Zuwachs und haben einen Anteil von 2,1 Prozent am Bestand, wobei sich dieser Zuwachs seit Wegfall der Umweltprämie im Jahr 2023 deutlich abgeschwächt hat. Im nationalen Vergleich zeigt sich in Deutschland für alle Antriebsarten ein ähnliches Bild. Diese Ergebnisse spiegeln einen erkennbaren und anhaltenden **Trend hin zu alternativen und umweltfreundlicheren Antrieben** wider.¹

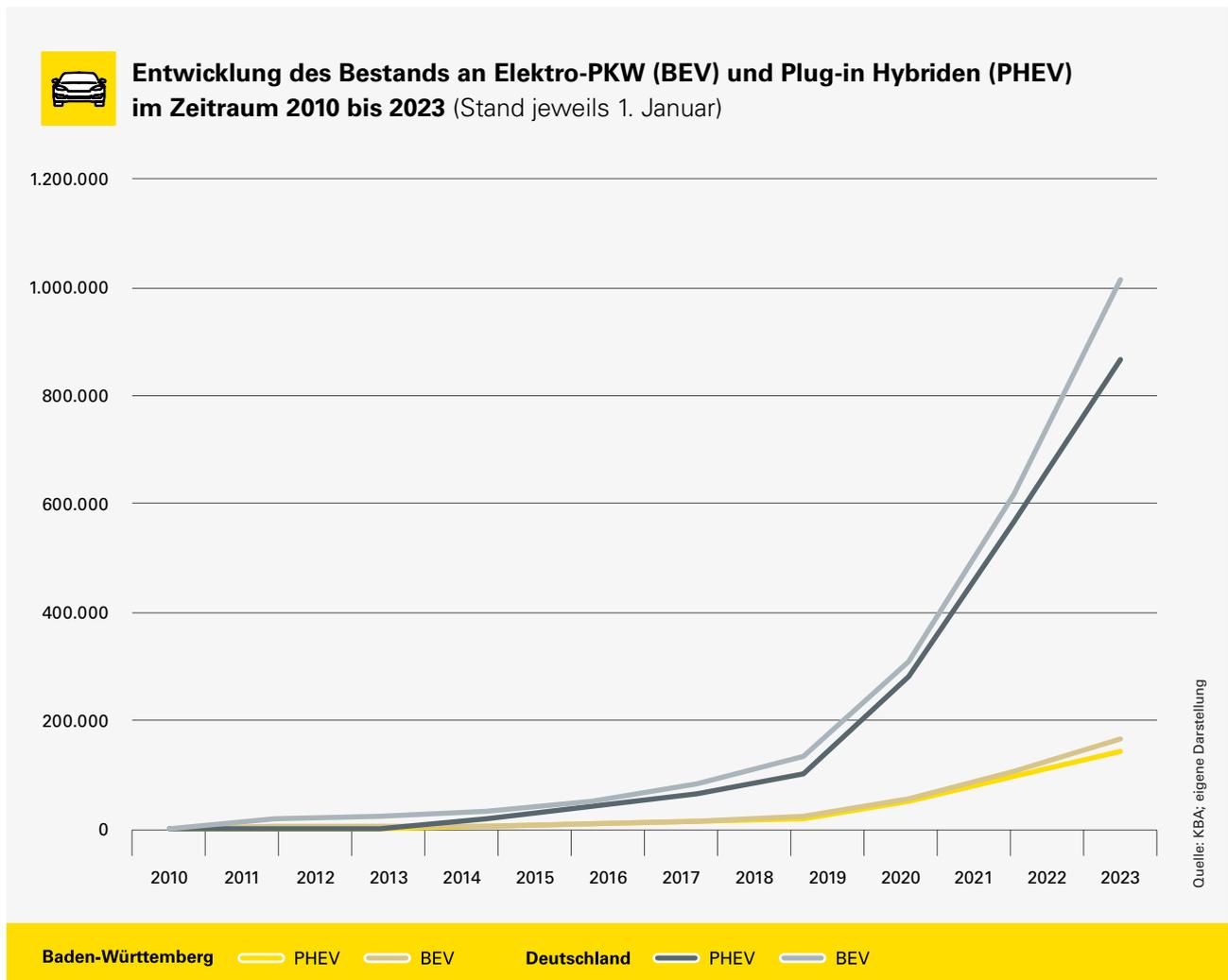


Pkw-Bestand 01.04.2023	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Bestand	Veränderung**	Anteil	Bestand	Veränderung**
Benzin	62,0 %	4.266.659	-1,3 %	62,5 %	30.521.252	-1,2 %
Diesel	29,4 %	2.025.854	-2,9 %	29,4 %	14.366.537	-2,6 %
Gas* (insgesamt)	0,6 %	42.802	-1,1 %	0,8 %	403.191	-2,6 %
Elektro (BEV)	2,6 %	176.483	+51,1 %	2,2 %	1.078.057	+56,9 %
Hybrid (ohne Plug-in)	3,3 %	227.129	+34,3 %	3,3 %	1.592.940	+32,0 %
Plug-in Hybrid (PHEV)	2,1 %	145.523	+34,8 %	1,8 %	875.820	+40,6 %
Sonstige	0,0 %	1.272	-0,5 %	0,0 %	10.549	+3,7 %
Bestand insgesamt		6.885.722	+0,6 %		48.848.346	+0,5 %

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

Entwicklung des Bestandes an Elektro-PKW (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) im Zeitraum von 2010 bis 2023 (Stand: jeweils 1. Januar)

Waren 2010 in Deutschland nur 1.588 Elektrofahrzeuge (BEV und PHEV) zugelassen, so stieg diese Zahl bis 2023 auf knapp zwei Millionen. Auch in Baden-Württemberg waren 2010 nur 297 Elektrofahrzeuge zugelassen, 2023 waren es über 300.000.² Allein seit 2020 hat sich die **Zahl der BEV und PHEV in Baden-Württemberg und Deutschland jeweils versechsfacht bis verachtfach**. In Deutschland wurde zuletzt die **Marke von einer Million batterieelektrischer Pkw überschritten**, davon waren zum Jahreswechsel über 165.000 in Baden-Württemberg zugelassen.³



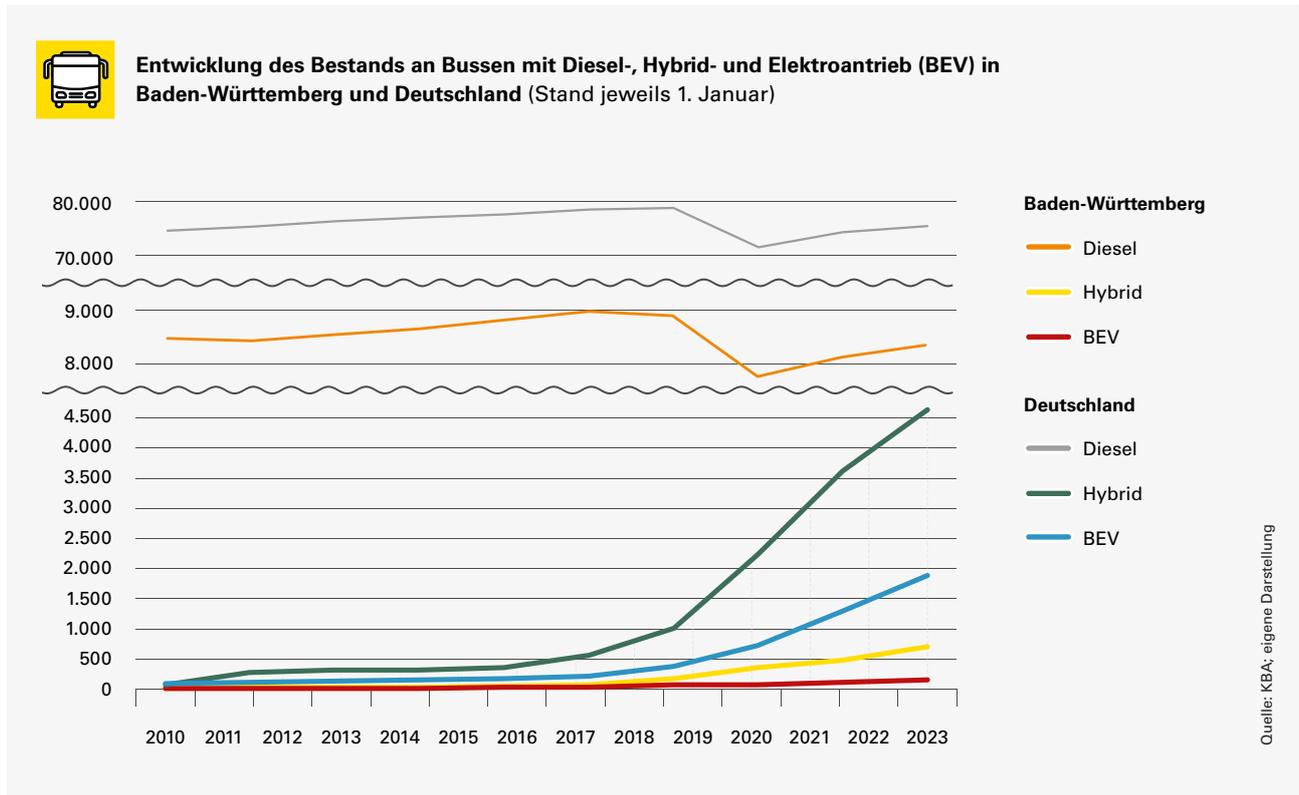
E-Pkw – Bestand		2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BW	PHEV ²	-	-	-	3.766	8.493	12.711	19.074	51.870	99.118	142.930
	BEV	297	4.042	4.769	6.667	10.568	15.998	24.863	54.250	105.964	165.383
D	PHEV ²	-	-	-	20.975	44.419	66.997	102.175	279.861	565.956	864.712
	BEV	1.588	18.948	25.502	34.022	53.861	83.175	136.617	309.083	618.460	1.013.009

2 | Anmerkung: In der Statistik des KBA werden Plug-in Hybride erst seit dem Jahr 2017 ausgewiesen. Der Wert für PHEV in Baden-Württemberg zum 01.01.2017 beruht auf eigenen Berechnungen auf Basis des KBA.

3 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2023 (FZ 27)

Entwicklung des Bestands an Bussen mit Diesel-, Hybrid-, und Elektroantrieb (BEV) im Baden-Württemberg und Deutschland im Zeitraum 2020 bis 2023 (Stand: jeweils 1. Januar, Veröffentlichung auf jährlicher Basis)

Der **Dieselantrieb** macht in Deutschland und in Baden-Württemberg trotz eines leichten Rückgangs immer noch **über 90 Prozent des gesamten Busbestandes** aus. Seit 2020 hat sich jedoch die Zahl der reinen **Elektrobusse in Baden-Württemberg auf über 150 verdoppelt** und die Zahl der Hybridbusse auf über 700 fast vervierfacht.⁴

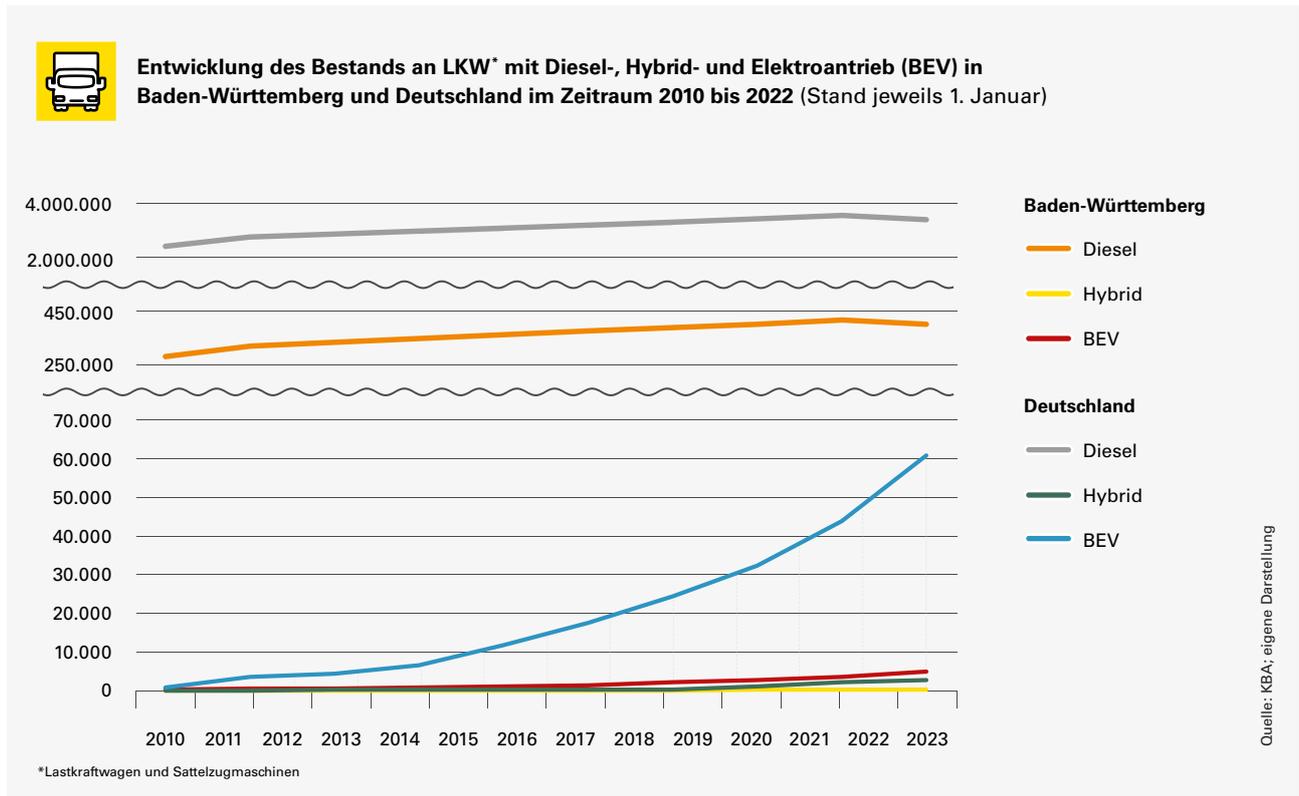


Busse – Bestand		2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BW	Diesel	8.475	8.425	8.541	8.655	8.809	8.977	8.892	7.768	8.125	8.351
	Hybrid	16	38	37	35	52	88	188	363	494	713
	BEV	10	11	13	21	29	42	74	82	114	153
D	Diesel	74.547	75.335	76.334	77.041	77.594	78.472	78.758	71.496	74.291	75.435
	Hybrid	74	291	321	318	362	568	1.008	2.235	3.608	4.618
	BEV	93	116	137	168	183	228	385	727	1.287	1.884

4 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2023 (FZ 27)

Entwicklung des Bestands an LKW⁵ mit Diesel-, Hybrid- und Elektroantrieb (BEV) in Baden-Württemberg und Deutschland im Zeitraum 2010 bis 2023 (Stand: jeweils 1. Januar, Veröffentlichung auf jährlicher Basis)

Wie auch bei den Bussen sind **dieselbetriebene Lkw mit einem Anteil von über 98 Prozent am Gesamtbestand derzeit die dominierende Antriebsvariante** in Deutschland und Baden-Württemberg. Reine Elektro-Lkw gewinnen jedoch langsam Anteile. In Deutschland beträgt der Anteil der Elektro-Lkw am Bestand derzeit ca. 1,8 Prozent, in Baden-Württemberg ca. 1,2 Prozent. Im Jahr 2020 lagen die Anteile noch bei 0,7 (D) bzw. 0,5 (BW) Prozent.⁶



Lkw – Bestand		2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BW	Diesel	281.308	320.880	334.077	348.587	363.376	376.960	389.453	402.433	416.836	401.875
	Hybrid	29	14	15	18	20	22	52	147	271	348
	BEV	179	593	642	756	952	1.399	2.114	2.611	3.434	4.938
D	Diesel	2.394.339	2.737.501	2.842.945	2.958.644	3.076.144	3.185.435	3.295.185	3.411.693	3.533.063	3.381.255
	Hybrid	94	119	126	135	139	139	367	1.051	2.071	2.755
	BEV	919	3.573	4.369	6.596	11.824	17.611	24.398	32.232	43.786	60.803

5 | Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen

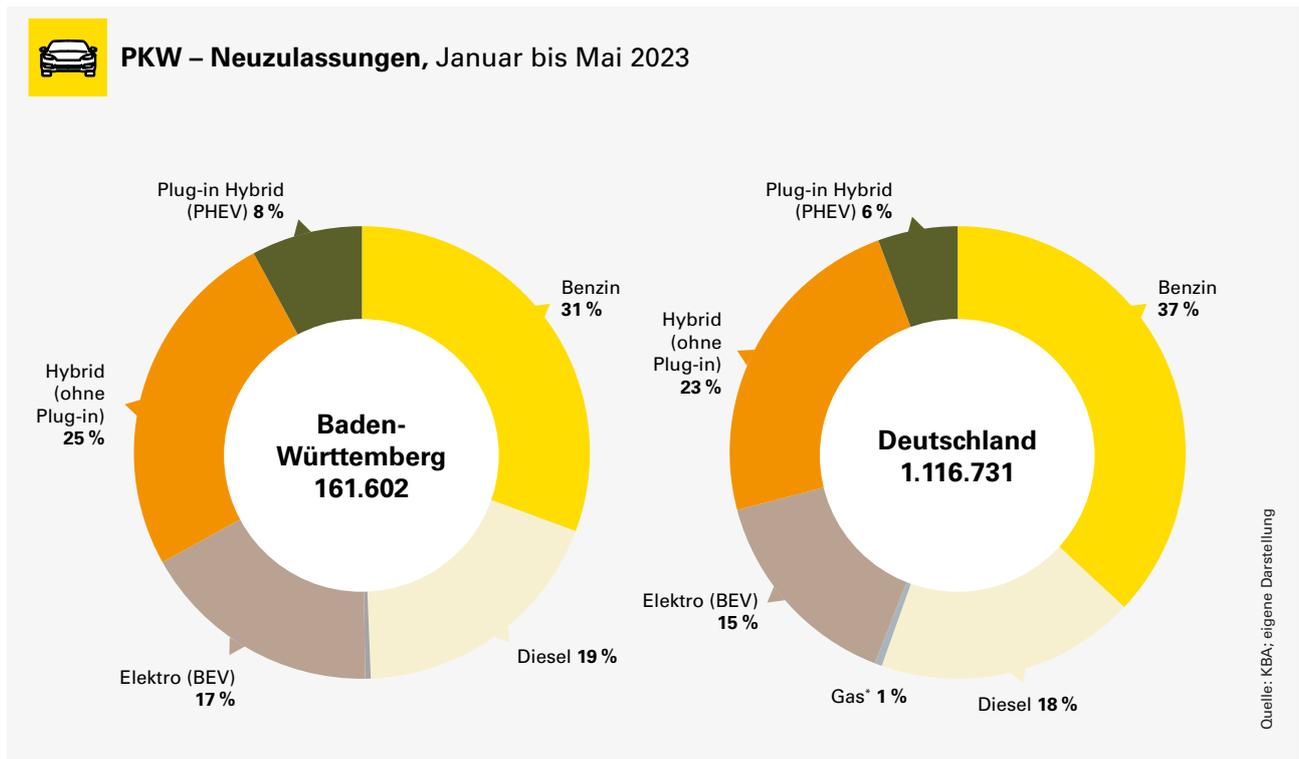
6 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2023 (FZ 27)

Neuzulassungen von PKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten

Deutlicher Zuwachs beim Marktanteil der BEVs, starker Rückgang des PHEV-Marktanteils (Stand: 05/2023)

Bei den Neuzulassungen von Januar bis Mai 2023 dominieren in Baden-Württemberg nach wie vor Benzin- und Dieselfahrzeuge den Markt, allerdings ist eine **deutliche Zunahme von Elektro- und Hybridfahrzeugen ohne Plug-in-Antrieb** zu verzeichnen. Der Anteil der Benzinfahrzeuge an den Neuzulassungen in Baden-Württemberg betrug 30,7%, was einem Zuwachs von 10,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Auf Dieselfahrzeuge entfielen 18,7% der Neuzulassungen, was einem moderaten Zuwachs von 7,0% entspricht.

Elektrofahrzeuge (BEV) hatten einen **Anteil von 17,2% an den Neuzulassungen** in Baden-Württemberg und verzeichneten damit einen **deutlichen Zuwachs von 29,9% gegenüber dem Vorjahreszeitraum**. Hybridfahrzeuge ohne Plug-in-Antrieb hatten einen Anteil von 25,2% bei einem starken Zuwachs von 51,5%. **Plug-in-Hybride** verzeichneten dagegen einen **starken Rückgang von 44,0%** gegenüber dem Vorjahr und machen nur noch 5,7% der Neuzulassungen aus - vermutlich aufgrund der zum Jahreswechsel weggefallenen Förderung. Auf nationaler Ebene waren in Deutschland ähnliche Trends zu beobachten.⁷



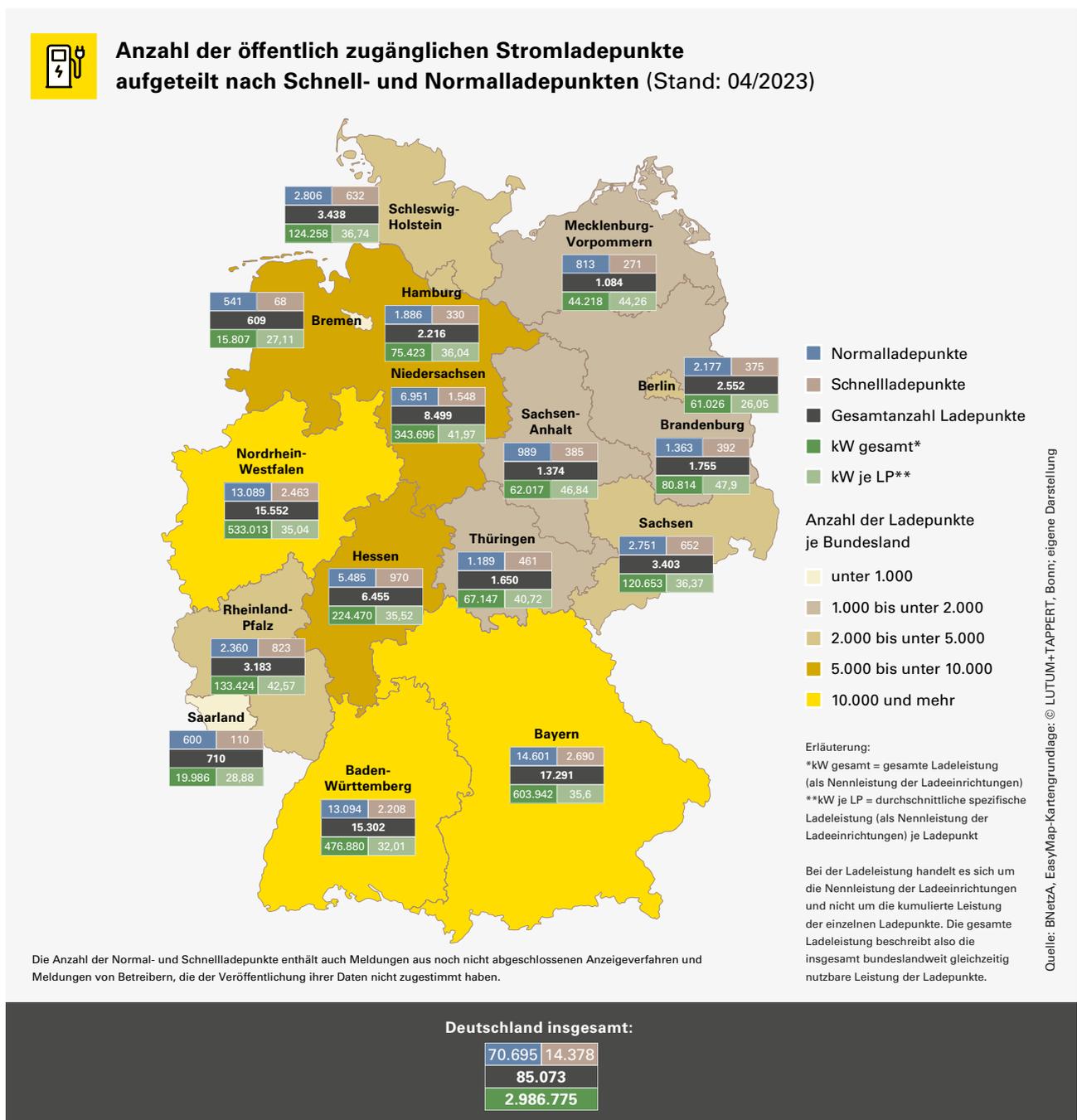
Pkw-Neuzulassungen Jan.–Dez. 2022	Baden-Württemberg (Stand: 01.01.2023)			Deutschland (Stand: 01.01.2023)		
	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**
Benzin	30,7%	49.537	+10,1%	37,0%	412.769	+14,5%
Diesel	18,7%	30.251	+7,0%	18,4%	205.903	+1,2%
Gas* (insgesamt)	0,4%	631	-28,1%	0,5%	5.770	-21,8%
Elektro (BEV)	17,2%	27.750	+29,9%	15,0%	167.256	+23,9%
Hybrid (ohne Plug-in)	25,2%	40.709	+51,5%	23,4%	261.759	+34,9%
Plug-in Hybrid (PHEV)	7,9%	12.713	-29,2%	5,7%	63.135	-44,0%
Sonstige	0,0%	11	-50,0%	0,0%	139	-36,5%
Neuzulassungen insgesamt		161.602	+15,2%		1.116.731	+10,2%

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

Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg und Deutschland

Stromladepunkte – Baden-Württemberg bei Ladepunkten pro Einwohner führend (Stand: 04/2023)⁸

Zum 01.03.2023 gibt es laut Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA) insgesamt 85.073 öffentlich zugängliche Ladepunkte in der Bundesrepublik Deutschland (+30 % zum Vorjahr). Davon sind **15.302 Ladepunkte in Baden-Württemberg in Betrieb (+38 % im Vergleich zum Vorjahr)**. Mit 13.094 Normalladepunkten und 2.208 Schnellladepunkten liegt Baden-Württemberg im Ländervergleich der absoluten Zahlen an dritter Stelle. **Unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen liegt Baden-Württemberg mit 138 öffentlich zugänglichen Ladepunkten pro 100.000 Einwohner an der Spitze des Ländervergleichs.** Der bundesdeutsche Durchschnitt beträgt 102 Ladepunkte pro 100.000 Einwohner.⁹ Für eine umfassende Bewertung der Ladesituation müssen auch private Ladepunkte berücksichtigt werden, für die jedoch keine Daten vorliegen.

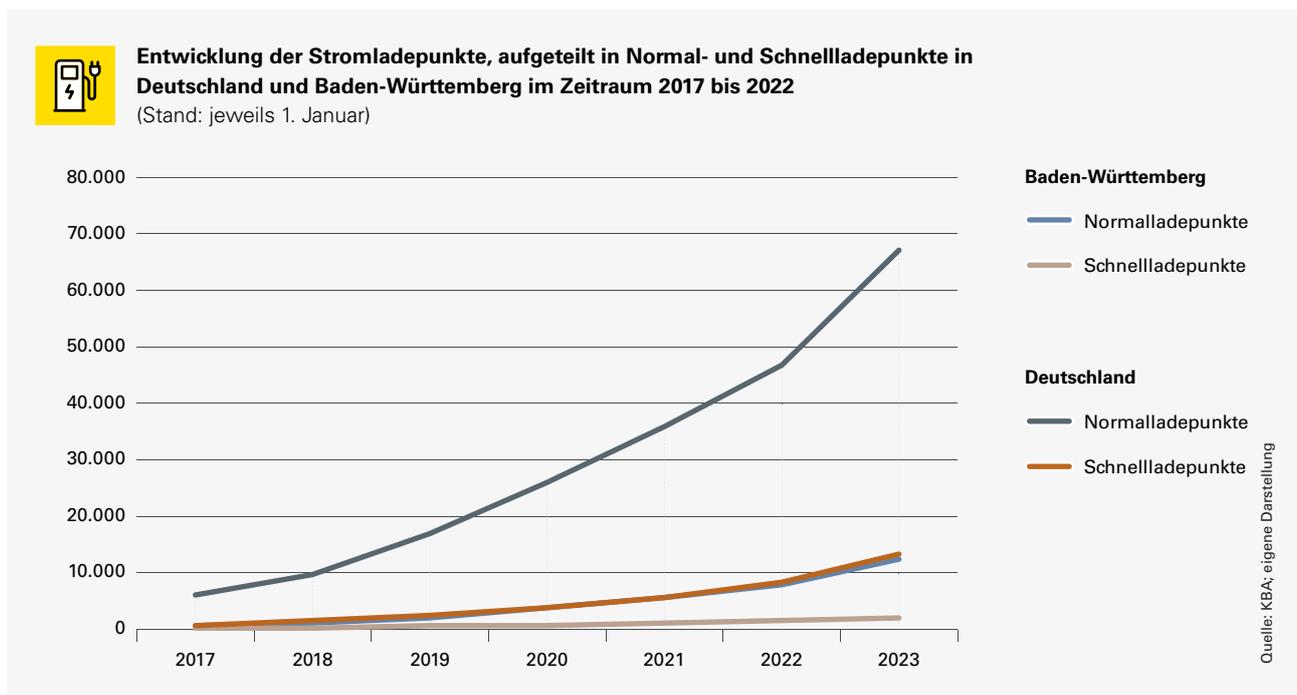


8 | Einwohnerzahlen zum 31.12.2021
 9 | Bundesnetzagentur, Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur: Bundesnetzagentur - Ladesäulenkarte

Stromladeinfrastruktur – Zehnmal so viele Ladepunkte wie vor fünf Jahren in Baden-Württemberg (Stand: jeweils 1. Januar)

In den letzten 5 Jahren seit 2018 hat sich die **Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Baden-Württemberg mehr als verzehnfacht**. Nachdem bis 2019 der Anteil der Schnellladepunkte an allen Ladepunkten stetig zunahm, wurde das Wachstum der Ladepunkte ab 2020 vor allem durch den Ausbau der Normalladepunkte getrieben, sodass der Anteil der Schnellladepunkte im Land auf unter 15 % zurückging. In Deutschland verlief der Ausbau der Ladeinfrastruktur etwas langsamer, dennoch hat sich die **Anzahl der Ladepunkte** in den letzten fünf Jahren mehr als **versiebenfacht**. In **Deutschland** und **Baden-Württemberg** hat sich die **Anzahl der Normal- und Schnellladepunkte** allein seit 2020 etwa **verdreifacht**.

Aufgrund der steigenden Popularität von Elektrofahrzeugen kommen in Baden-Württemberg aktuell **70 % mehr Elektrofahrzeuge auf einen Ladepunkt als im Jahr 2017**. Im gleichen Zeitraum ist jedoch auch die **durchschnittliche Ladeleistung pro Ladepunkt von 22 auf über 28 kW gestiegen (+28 %)**. Damit ist die durchschnittliche Ladeleistung pro Fahrzeug weniger stark zurückgegangen, als aufgrund des Verhältnisses Elektrofahrzeuge/Ladepunkt zu erwarten wäre (-25 %).¹⁰ Ein vollständiges Bild der verfügbaren Ladeleistung ergibt sich jedoch erst, wenn auch die nicht-öffentlichen Ladepunkte berücksichtigt werden. Konkrete Zahlen hierzu liegen derzeit noch nicht vor, es ist aber davon auszugehen, dass viele E-Auto-Besitzer:innen (privat oder institutionell) auch über eine exklusive Lademöglichkeit auf dem eigenen Privatgrundstück verfügen.



Ladeinfrastruktur		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BW	NLP	695	1.012	2.163	3.732	5.588	7.629	12.309
	SLP	141	220	431	656	1.032	1.347	2.108
	LP je 100.000 EW *	8	11	23	40	60	81	130
	E-Pkw je LP **	12	15	11	10	16	23	21
	kW je LP	22	23	28	27	29	30	29
D	NLP	5.966	9.495	16.723	26.040	35.781	46.925	67.288
	SLP	641	1.365	2.460	3.845	5.763	8.230	13.253
	LP je 100.000 EW*	8	13	23	36	50	65	96
	E-Pkw je LP**	8	9	8	8	14	21	23
	kW je LP	20	22	24	28	29	32	31

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

Wasserstofftankstellen

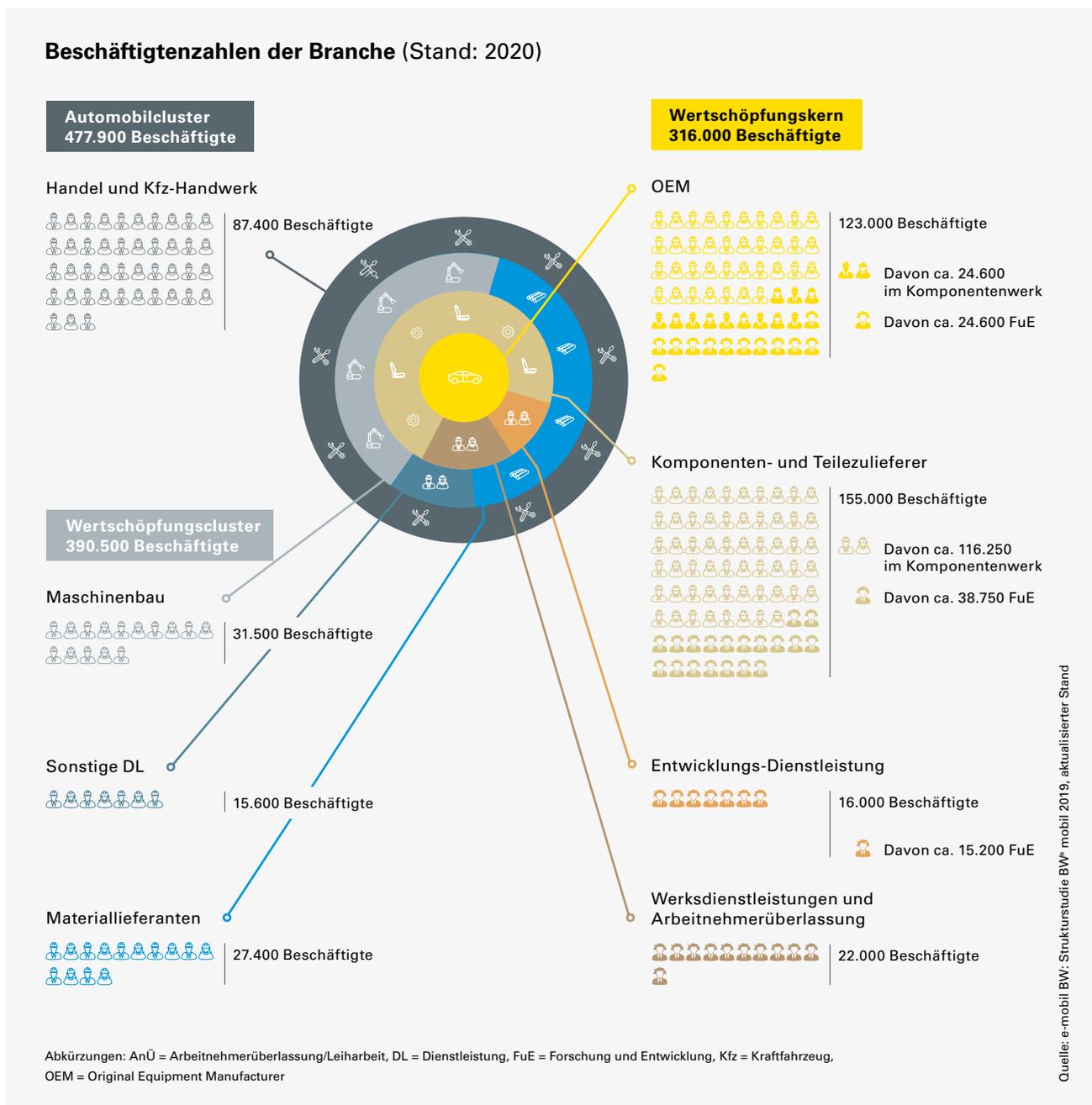
Bundesweit gibt es derzeit **91 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen**, 18 weitere befinden sich in der Realisierung. In Baden-Württemberg kann man derzeit **an 14 Standorten Wasserstoff tanken**. Drei weitere befinden sich in der Realisierung, gleichzeitig werden zusätzlich bestehende Tankstellen für die 350-bar-Betankung von Nutzfahrzeugen umgerüstet.¹¹



11 | H2 Mobility: <https://h2.live/>, Stand 15.06.2023

Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg

Mit **ca. 30 % Wertschöpfungsanteil am Verarbeitenden Gewerbe** ist die Automobilwirtschaft eine wirtschaftlich sehr relevante Industrie in Baden-Württemberg. Dies zeigt sich auch bei der Betrachtung der Beschäftigtenstruktur.¹² Aktuell sind **ca. 480.000 Beschäftigte** der Automobilwirtschaft zuzuordnen. Das Cluster der Automobilwirtschaft setzt sich zusammen aus dem direkten Automobilbau, Zulieferern und Ausrüstern aus dem verarbeitenden Gewerbe sowie dem Kfz-Handwerk und Vertrieb. Damit hängt jeder zehnte Arbeitsplatz vom Automobil ab. Eine aktualisierte Betrachtung der Beschäftigungsstruktur erfolgt mit der **Strukturstudie 2023**, die in diesem Jahr erscheint.



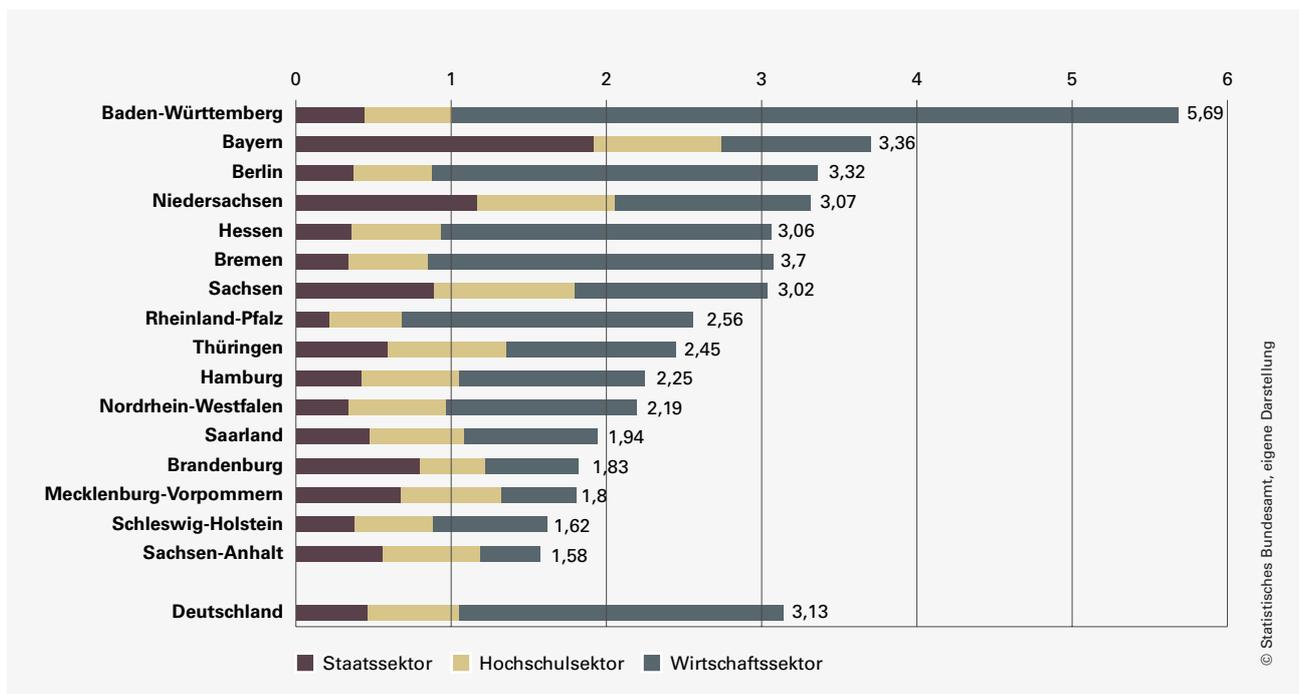
12 | Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bruttoinlandsprodukt und Bruttowertschöpfung

Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE)¹³

Die **FuE-Intensität** erreichte 2019 mit **5,8 Prozent** (2017: 5,6 Prozent) ein neues Rekordniveau in Baden-Württemberg. Damit ist das Land nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Vergleich Spitzenreiter. Vor allem die hohen FuE-Ausgaben des Wirtschaftssektors tragen überdurchschnittlich dazu bei. Insgesamt kamen 82,8 Prozent der FuE-Ausgaben im Jahr 2019 aus der Wirtschaft, das entspricht einem Wert von 25,3 Mrd. Euro. Die Dominanz des Wirtschaftssektors ist hierbei auf die hohen Investitionen des Kraftfahrzeugbaus zurückzuführen. **Baden-württembergische Unternehmen aus dem Automobilsektor** investierten 2019 rund **13,3 Milliarden Euro** in Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

Ausgaben für FuE	2013	2015	2017	2019	Steigerung
Baden-Württemberg gesamt	20,2 Mrd. Euro	22,7 Mrd. Euro	27,9 Mrd. Euro	30,3 Mrd. Euro	+33,5 % (2015–2019)
davon Fahrzeugbau	7,8 Mrd. Euro	9,1 Mrd. Euro	12,7 Mrd. Euro	13,3 Mrd. Euro	+46,15 % (2015–2019)

FuE-Intensität in den Bundesländern 2020 nach Sektoren¹⁴



¹³ | Statistisches Landesamt, 16.09.2021: Die Hälfte der deutschlandweiten FuE-Investitionen kommen aus Baden-Württemberg und Bayern, zuletzt geprüft am 15.06.2023

¹⁴ | Statistisches Bundesamt, 13.07.2022: Anteil der internen Ausgaben für Forschung und Entwicklung 2020 am Bruttoinlandsprodukt (BIP) nach Bundesländern und Sektoren in %. FuE-Ausgaben bezogen auf das nominale Bruttoinlandsprodukt (BIP), BIP Stand: Juli 2022 (Bund), Februar 2022 (Länder), Aufteilung auf die Bundesländer prozentual nach der Struktur von 2019, zuletzt geprüft am 15.06.2023

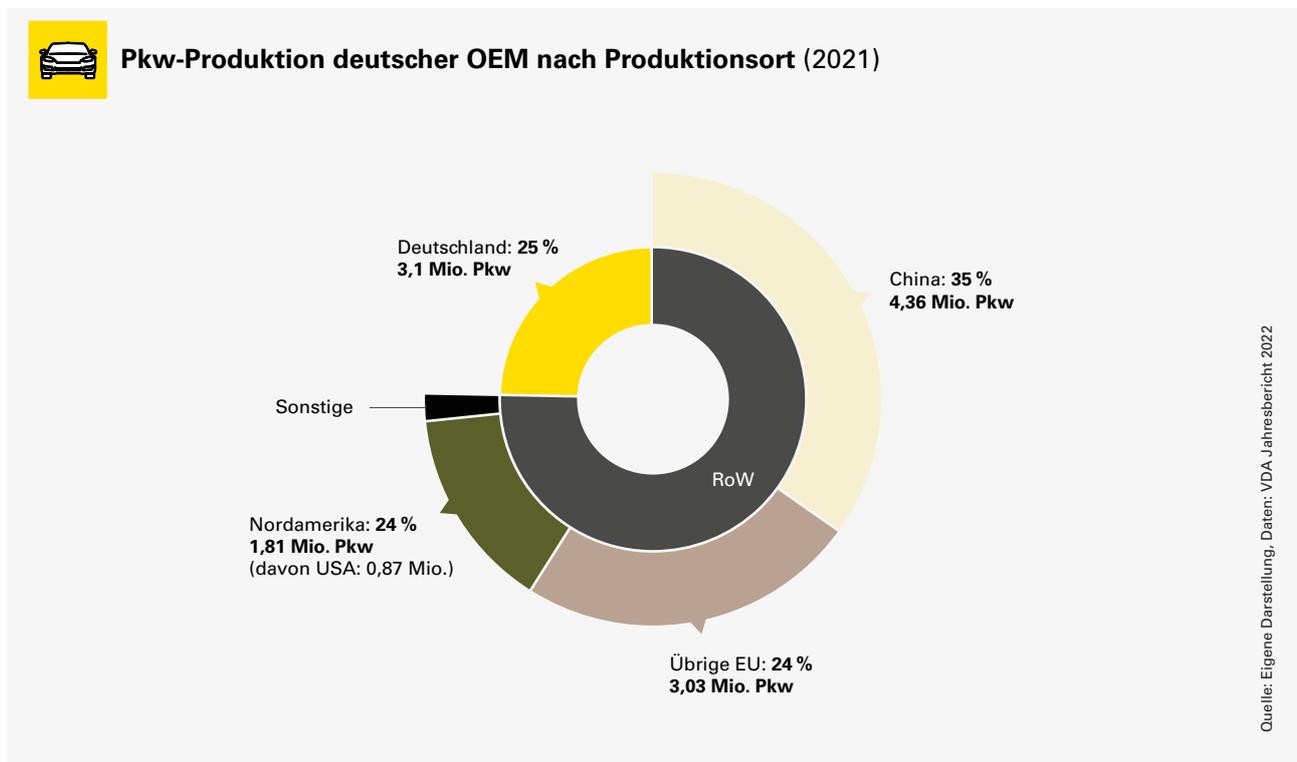
Infografiken der Ausgabe: Pkw-Produktion deutscher Hersteller

In der deutschen Automobilindustrie hat in den letzten Jahren eine deutliche Verschiebung der Produktionsstandorte stattgefunden. Im Jahr 2021 haben **deutsche Hersteller weltweit rund 12,5 Mio. Pkw** produziert. Rund **75 % der Produktion fand jedoch im Ausland statt**. Dieser Anteil ist im Vergleich zur Inlandsproduktion, die seit Jahren rückläufig ist, deutlich gestiegen. Tatsächlich hat die Inlandsproduktion den niedrigsten Stand seit 1975 erreicht.

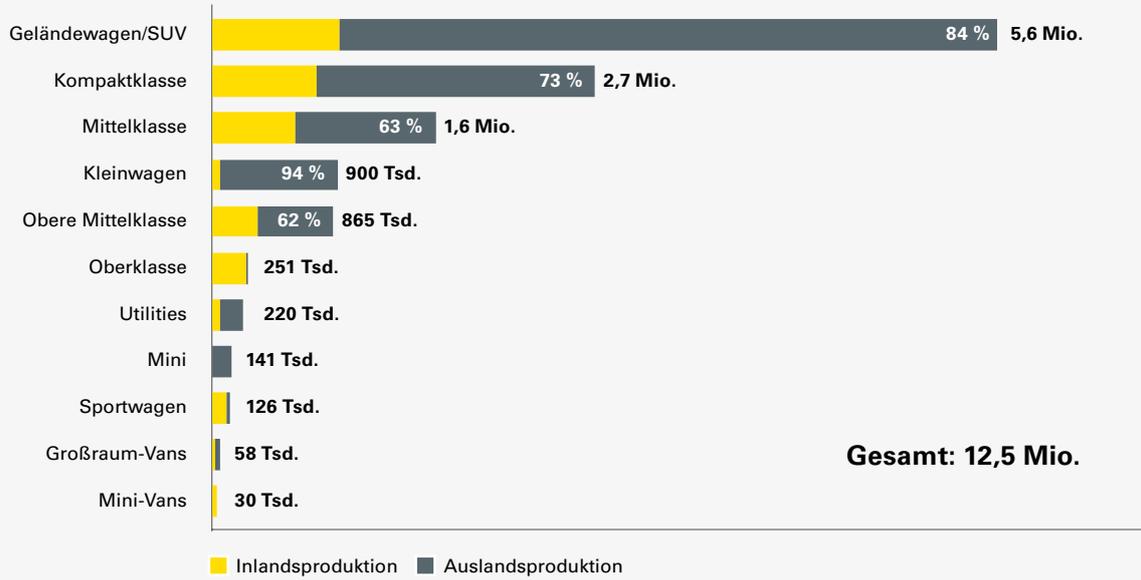
Vor allem China hat sich als wichtigster Produktionsstandort der deutschen Hersteller etabliert. Mit seinem stark wachsenden Markt und der hohen Nachfrage nach Fahrzeugen ist China zu einem wichtigen Ziel für die Automobilproduktion geworden. Die deutschen Hersteller haben ihre Produktionskapazitäten ausgebaut, um den Bedürfnissen des chinesischen Marktes gerecht zu werden.

Auch in Europa spielen andere Länder eine wichtige Rolle für die deutsche Automobilproduktion. Tschechien und Spanien sind mit jeweils rund 780.000 produzierten Fahrzeugen nach Deutschland die größten Standorte in Europa. Diese Länder bieten günstigere Produktionsbedingungen und haben sich als attraktive Standorte für die Automobilindustrie etabliert.

Interessant ist auch, dass die deutschen Hersteller vor allem **Fahrzeuge mit höheren Margen in Deutschland** produzieren, insbesondere Oberklasse- und Sportwagen. Kleinere und preisgünstigere Fahrzeuge werden dagegen fast ausschließlich im Ausland produziert. **Geländewagen und SUV** sind mit 5,6 Mio. produzierten Einheiten mit Abstand das größte Segment deutscher OEM.



Pkw-Produktion deutscher OEM nach Fahrzeugklassen (2021)



Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

e-mobil BW GmbH

Philipp Prinz, Neslihan Zorlu

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.