

e-mobil BW Datenmonitor April 2026

© MicroStockHub/istockphoto

e-mobil BW Datenmonitor

April 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 April 2026 auf einen Blick	3
■ Bestand von Pkw, Bussen und Lkw in Baden-Württemberg	4
Pkw-Bestand nach Kraftstoffen	4
Bus-Bestand nach Kraftstoffen	7
Lkw-Bestand nach Kraftstoffen	8
■ Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw in Baden-Württemberg	9
Neuzulassungen von Pkw nach Kraftstoffarten	9
Besitzumschreibungen von Pkw nach Kraftstoffarten	11
■ Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg	13
Öffentliche Ladeinfrastruktur	13
Wasserstofftankstellen	17
■ Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg	19
Beschäftigung in der Automobilwirtschaft	19
Ausgaben für Forschung und Entwicklung	21

Datenmonitor April 2026 auf einen Blick:

Pkw: Bestand, Neuzulassungen und Gebrauchtwagenmarkt			
Bestand (01.01.2026)			
Pkw-Bestand BW 6,99 Mio. ↑ +0,3 %	BEV-Bestand BW 322.060 (4,6 %) ↑ +20 %, DE: 4,1 %	xEV-Anteil 13,8 % VJ: 11,5 %, DE: 10,6 %	BEV-Umschlagsdauer 17 Jahre (bei 100 % BEV-NZL)
Neuzulassungen (Jan – März 2026)			
Neuzulassungen BW 95.555 ↑ +1,2 %	BEV-Neuzulassungen 25.066 (26,2 %) ↑ +36 %	Anteil Benzin + Diesel 32,8 % VJ: 38,3 %	Anteil private NZL 32,6 % bei BEV: 39,2 %
Besitzumschreibungen (Jan – März 2026)			
Besitzumschreibungen 80.589 ↑ +9 %	BEV-Umschreibungen 4.663 ↑ +86 %	BEV-Anteil 5,8 % DE: 5,6 %	Anteil Benzin + Diesel 80,5 % VJ: 85,1 %

Nutzfahrzeuge Bestand			
Busse (01.01.2026)		Lkw (01.01.2026)	
BEV-Busse 466 ↑ +64 %	Elektr. Busflotte 17,3 % VJ: 14,8 %	BEV-Lkw (N2, N3) 1.052 ↑ +29 %	BEV-Anteil (N2, N3) 1,1 % N2: 1,8 % N3: 0,7 %
Hybridbusse: 1.249 (+9,3 %) · Diesel: 8.184 (-0,7 %)		Diesel (N2, N3): 92.403 (-2,5 %); H2 (N2, N3): 14 (-12,5 %)	

Infrastruktur			
Ladeinfrastruktur (01.04.2026)			
Ladepunkte 34.412 DE: 200.255	LP je 100T EW 303 DE: 237	BEV je LP 9,4 DE: 10,2	Schnellladepunkte 17,6 % DE: 25,6 %
Lkw-Ladeinfrastruktur			
E-Lkw-Ladepunkte 24 D: 270	Gepl. Ladepunkte ~136 (an BAB in BW)	H ₂ -Tankstellen 9 Nfz-fähig (350 bar): 8	in Grenznähe 18 (<50 km zu BW-Grenze)

Automobilwirtschaft			
Beschäftigung und Umsatz (Dez 2025)		Forschung und Entwicklung (2023)	
Beschäftigte 202.173 ↓ -4,3 % (-9.184)	Betriebe 192 ↓ von 199	FuE-Ausgaben in BW 36,1 Mrd. € 27 % von DE	FuE-Intensität in BW 5,7 % DE: 3,2 %
Gesamtumsatz 2025 126 Mrd. € ↓ -5,4 %	Exportquote 74,0 % VJ: 76,5 %	Automotive FuE in BW 13,9 Mrd. € ↑ +14 % gg. 2021	BW-Anteil an DE FuE 46 % (Automotive-Bereich)

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

Pkw-Bestand nach Kraftstoffarten

Datenstand: 01.01.2026

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

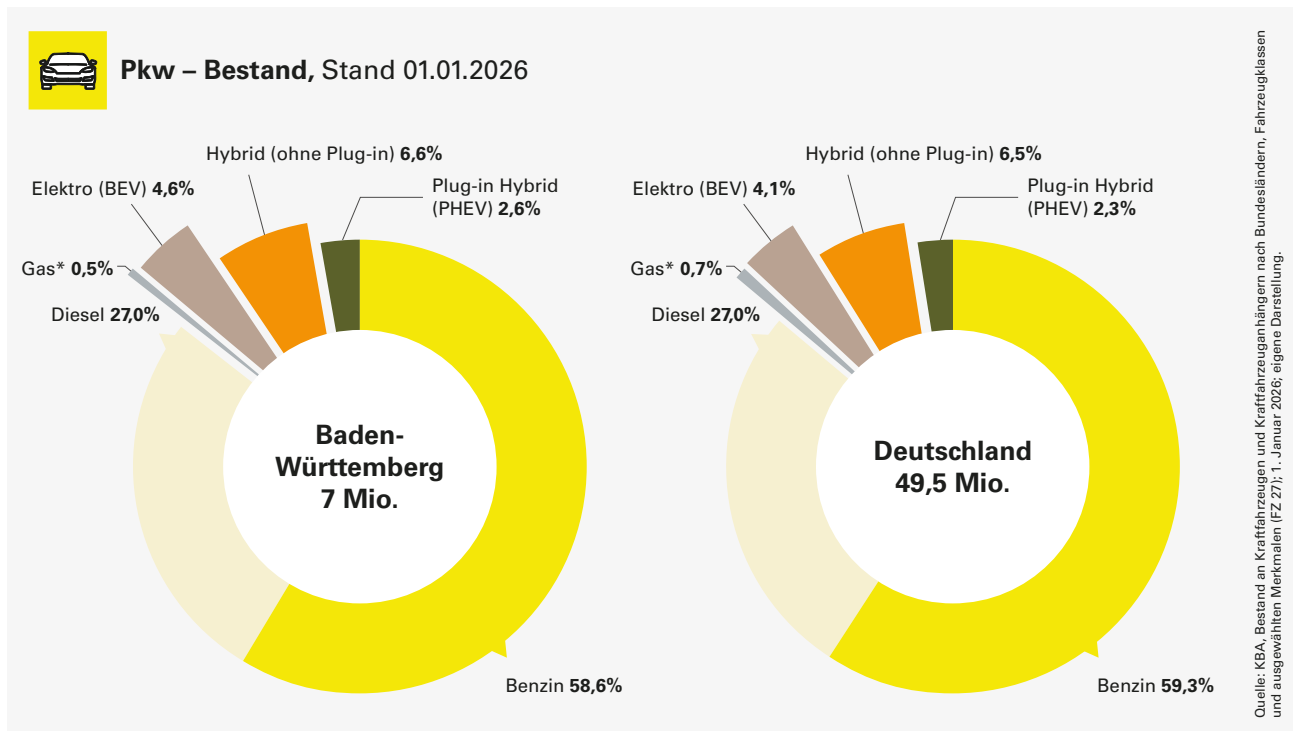
Bestand BEV 322.060 ↑ +20 % gg. VJ	Anteil BEV 4,6 % DE: 4,1 %	Anteil Benzin/Diesel 85,6 % ↓ von 87,6 % VJ	Pkw-Bestand 6,99 Mio. ↑ +0,3 % gg. VJ
---	---	--	--

Zum 1. Januar 2026 waren in Baden-Württemberg **6,99 Millionen Pkw** zugelassen, 0,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Bundesweit lag der Bestand bei 49,49 Millionen Pkw mit einem vergleichbaren Zuwachs.

Benzin- und Diesel-Pkw machten zusammen **85,6 Prozent des Bestands** in Baden-Württemberg aus. **Beide Antriebsarten gingen absolut zurück:** Benziner um 1,9 Prozent auf 4,10 Millionen, Diesel um 3,0 Prozent auf 1,89 Millionen Fahrzeuge. Die Bundeswerte lagen bei -1,9 bzw. -3,2 Prozent. Dass der konventionelle Bestand nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Zahlen schrumpft, zeigt, wie stark sich die veränderte Antriebsstruktur bei den Neuzulassungen auf die Gesamtflotte auswirkt. Bei rund 400.000 Neuzulassungen pro Jahr in Baden-Württemberg und einem Bestand von knapp 7 Millionen Fahrzeugen liegt die rechnerische Umschlagsdauer der Landesflotte bei etwa 17 Jahren. Der BEV-Bestandsanteil von 4,6 Prozent ist vor diesem Hintergrund einzuordnen. Für Deutschland ergeben sich vergleichbare Werte.

Der **BEV-Anteil am Gesamtbestand** lag mit **4,6 Prozent** über dem Bundeswert von 4,1 Prozent. Das Wachstumstempo hat sich gegenüber 2024 stabilisiert, nachdem der Wegfall der Umweltprämie Ende 2023 die Zuwachsraten vorübergehend gedämpft hatte.

Hybridfahrzeuge ohne Plug-in wuchsen mit +23 Prozent auf rund 461.000 Fahrzeuge (Anteil: 6,6 Prozent) und lagen damit beim prozentualen Bestandszuwachs knapp vor den **BEV (+20 Prozent)**. Plug-in-Hybride legten um 11 Prozent auf 180.792 Fahrzeuge zu, wachsen aber seit 2023 deutlich langsamer als die übrigen elektrifizierten Antriebsarten. Insgesamt sind **13,8 Prozent** des Pkw-Bestands in Baden-Württemberg **teilweise oder vollständig elektrifiziert**.



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

Pkw-Bestand 01.01.2026	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Bestand	Veränderung**	Anteil	Bestand	Veränderung**
Benzin	58,6%	4.098.833	-1,9%	59,3%	29.343.732	-1,9%
Diesel	27,0%	1.887.589	-3,0%	27,0%	13.385.662	-3,2%
Gas* (insgesamt)	0,5%	37.758	-6,1%	0,7%	350.851	-5,9%
Elektro (BEV)	4,6%	322.060	+20,1%	4,1%	2.034.260	+23,2%
Hybrid (ohne Plug-in)	6,6%	460.641	+22,8%	6,5%	3.239.605	+25,1%
Plug-in Hybrid (PHEV)	2,6%	180.792	+11,4%	2,3%	1.122.958	+16,1%
Sonstige	0,0%	1.174	+2,8%	0,0%	9.419	-3,3%
Bestand insgesamt		6.988.847	+0,3%		49.486.487	+0,3%

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

Jährliche Entwicklung des Pkw-Bestandes

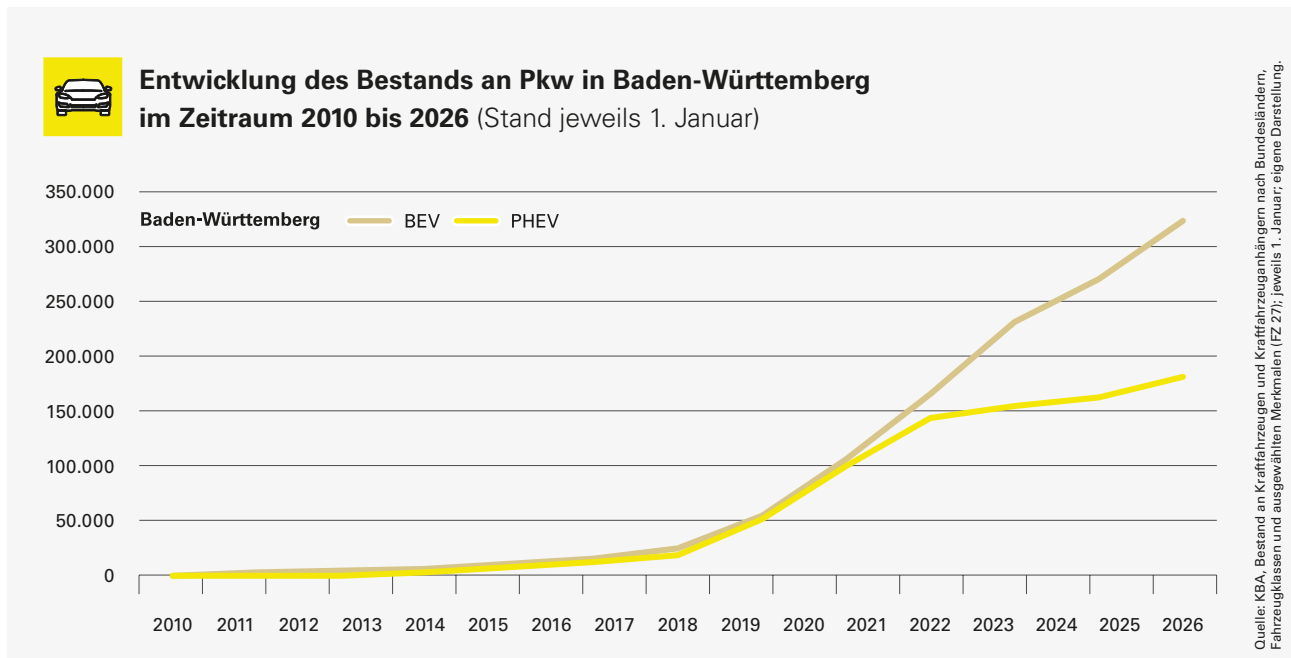
Datenstand: jeweils 1. Januar

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

Bestand BEV+PHEV 502.852 ↑ +72.396 gg. VJ	Jahreszuwachs BEV +53.937 ↑ von +38.567 VJ	Anteil BEV an EVs 64 % VJ: 62 %	Veränderung seit 2020 × 13 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.¹ 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.



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

¹ | Seit Januar 2026 gilt für alle PHEV-Neuzulassungen ein reduzierter Utility Factor (vgl. Abschnitt Neuzulassungen).

Bus-Bestand nach Kraftstoffarten

Datenstand: jeweils 1. Januar

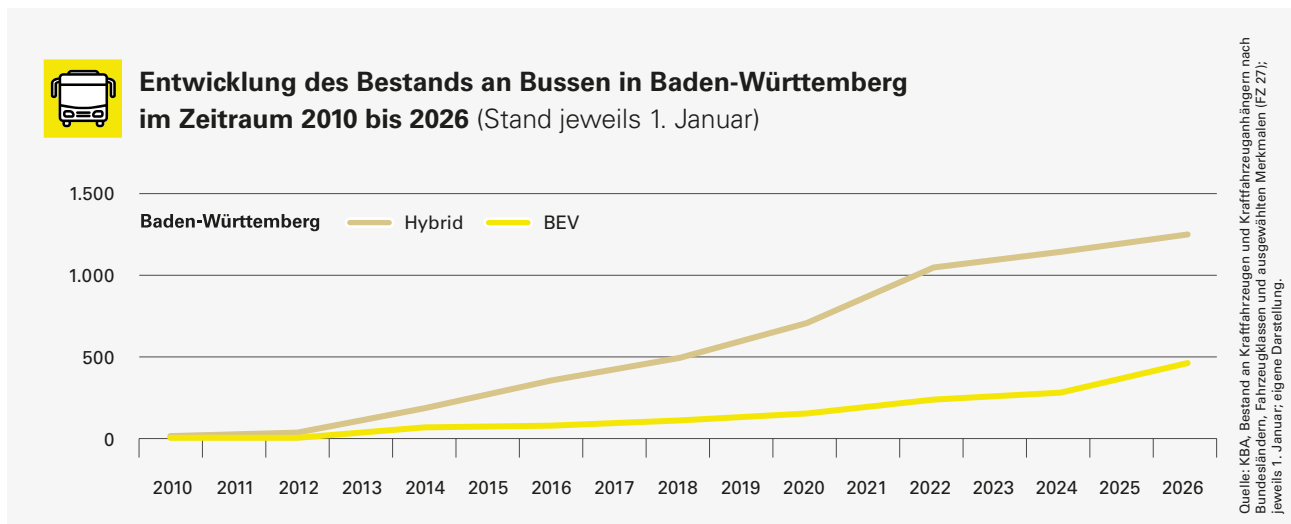
*Die KBA-Kategorie „Hybrid“ umfasst bei Bussen alle Fahrzeuge mit kombiniertem Antrieb aus Verbrennungs- oder Brennstoffzellenmotor und Elektromotor, einschließlich Plug-in-Hybriden. Auch wasserstoffbetriebene Hybridbusse, etwa mit Brennstoffzelle und elektrischem Antriebsstrang, werden in dieser Kategorie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

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



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

1 | Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG), Umsetzung der EU Clean Vehicles Directive (2019/1161). Baden-Württemberg ist im Juli 2025 der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Gesetzes beigetreten (§ 6 Abs. 3 LMG).

Lkw-Bestand nach Kraftstoffarten

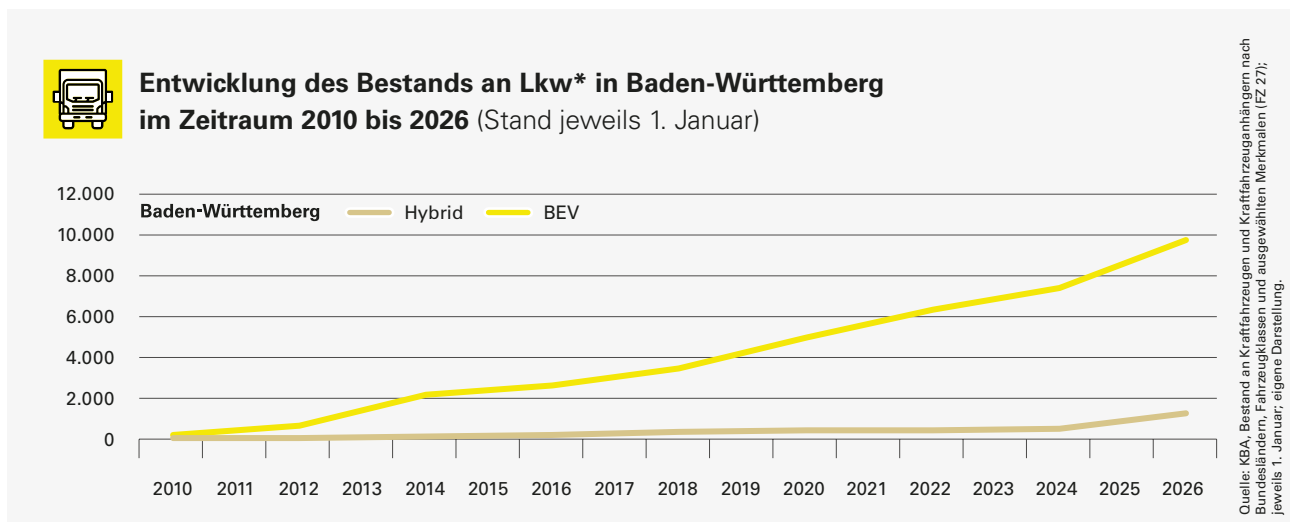
Datenstand: jeweils 1. Januar

* 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 9.736 ↑ +31 % gg. VJ	Hybrid-Lkw* 1.186 ↑ +173 % gg. VJ	BEV-Anteil N2/N3 (>3,5t) 1,1 % ↑ +29 % gg. VJ	Diesel-Lkw 453.384 ↑ +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. 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).¹ 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 CO₂-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.



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

1 | Quelle N1/N2/N3-Aufschlüsselung: NOW GmbH, Nutzfahrzeugmonitor, Stichtag 01.01.2026. Die KBA-Statistik FZ 27 ermöglicht keine Kreuzung von Antriebsart und Fahrzeugklasse auf Landesebene

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Pkw in Baden-Württemberg

Neuzulassungen von Pkw nach Kraftstoffarten

Datenstand: Januar bis März 2026

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

BEV-Anteil NZL 26,2 % DE: 22,8 %	Benzin-Anteil NZL 18,9 % VJ: 22,8 %	BEV-Neuzulassungen 25.066 ↑ +36 % gg. VJ	Elektrifizierungsanteil 67,0 % VJ: 56,4 %
---	--	---	--

Von Januar bis März 2026 wurden in Baden-Württemberg **95.555 Pkw neu zugelassen**, 1,2 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Bundesweit fiel der Zuwachs mit 5,2 Prozent auf 699.404 Fahrzeuge stärker aus.

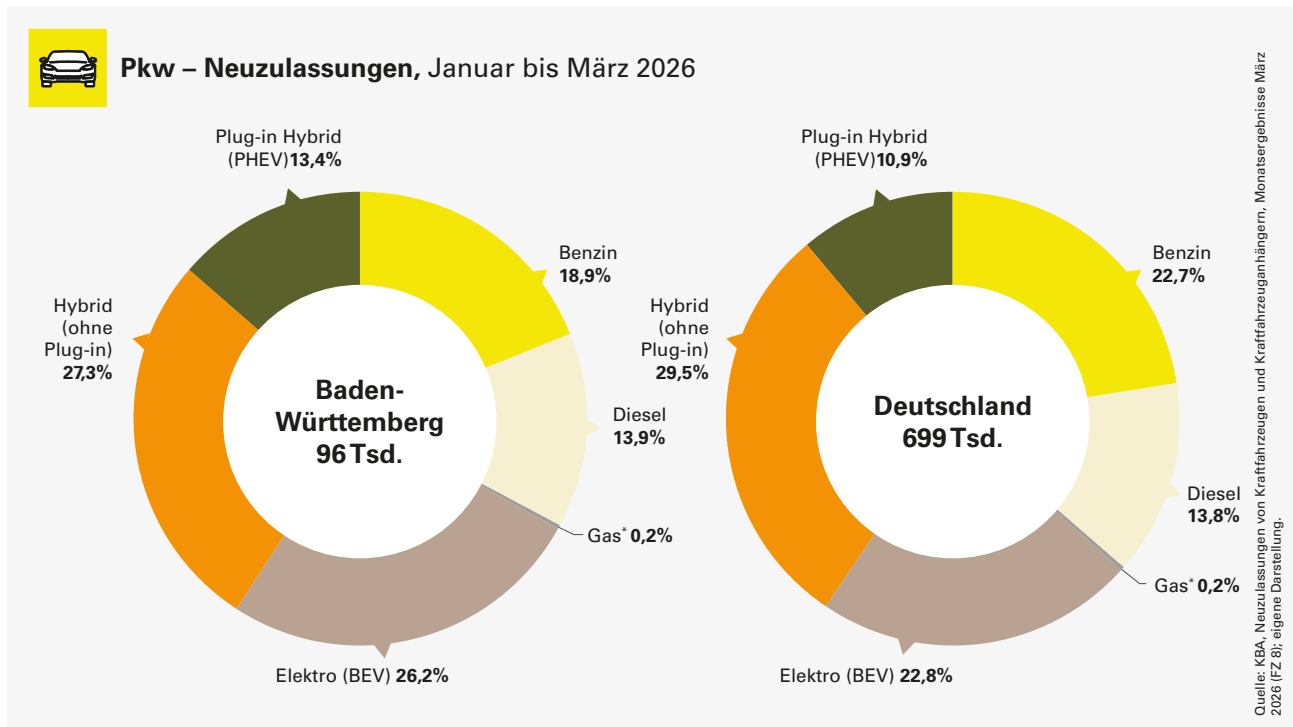
Batterieelektrische Pkw waren im ersten Quartal 2026 erstmals die zulassungstärkste Antriebsart in Baden-Württemberg. 25.066 BEV-Neuzulassungen entsprechen einem Anteil von 26,2 Prozent und einem Zuwachs von 36 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Bundesweit lag der BEV-Anteil bei 22,8 Prozent (+41 Prozent). Der Anstieg geht auf mehrere Faktoren zurück: Die durchschnittliche **Preisdifferenz zwischen BEV und Verbrennern** hat sich durch sinkende Batteriekosten und Herstellerrabatte unter den nachfragestärksten Modellen auf unter 2.500 Euro verringert. **Steuerliche Anreize** wie die verlängerte Kfz-Steuerbefreiung bis 2035 und die angehobene Grenze für die 0,25-Prozent-Dienstwagenregelung stützen die (gewerbliche) Nachfrage. Die für 2026 angekündigte Kaufprämie des Bundes für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen dürfte bereits im Vorfeld Kaufentscheidungen beeinflusst haben.

Benzin- und Diesel-Pkw verzeichneten zweistellige Rückgänge. Benziner sanken in Baden-Württemberg um 16 Prozent auf 18.047 Fahrzeuge (Anteil: 18,9 Prozent), Diesel um 9 Prozent auf 13.315 (Anteil: 13,9 Prozent). Der kombinierte Anteil konventioneller Antriebe lag bei 32,8 Prozent. Im Gesamtjahr 2025 hatte er noch 35,9 Prozent betragen, im Q1/2025 rund 38 Prozent. **Steigende Kraftstoffpreise** infolge geopolitischer Spannungen im Frühjahr 2026 dürften den Rückgang zusätzlich beschleunigen.

Hybridfahrzeuge ohne Plug-in blieben mit 26.101 Neuzulassungen (27,3 Prozent) auf hohem Niveau, gingen in Baden-Württemberg aber um 6 Prozent zurück, während sie bundesweit um 7 Prozent zulegten. Plug-in-Hybride stiegen um 9 Prozent auf 12.852 Fahrzeuge. Das **PHEV-Wachstum** fiel damit **deutlich schwächer aus als im Gesamtjahr 2025** (+39,6 Prozent), was auf das Auslaufen der regulatorischen Vorzieheffekte nach dem UF-Wechsel zum Jahresbeginn hindeutet. ¹

Insgesamt entfielen **67 Prozent aller Neuzulassungen in Baden-Württemberg auf elektrifizierte Antriebe (BEV, PHEV, Hybrid)**. Bundesweit lag dieser Anteil bei 63,2 Prozent.

¹ | 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 CO₂-Werte steigen dadurch erheblich, was die Rolle von PHEV als Compliance-Instrument für die EU-Flottengrenzwerte einschränkt (vgl. Abschnitt BEV/PHEV-Bestandsentwicklung).



Pkw-Neuzulassungen Januar–März 2026	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**	Anteil	Neuzulassungen	Veränderung**
Benzin	18,9%	18.047	-16,2%	22,7%	159.058	-16,1%
Diesel	13,9%	13.315	-9,1%	13,8%	96.311	-6,5%
Gas* (insgesamt)	0,2%	172	-36,1%	0,2%	1.692	-41,2%
Elektro (BEV)	26,2%	25.066	+35,8%	22,8%	159.630	+41,3%
Hybrid (ohne Plug-in)	27,3%	26.101	-5,8%	29,5%	206.566	+7,4%
Plug-in Hybrid (PHEV)	13,4%	12.852	+9,0%	10,9%	76.114	+19,3%
Sonstige	0,0%	2	-33,3%	0,0%	33	+106,3%
Neuzulassungen insgesamt		95.555	+1,2%		699.404	+5,2%

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

Besitzumschreibungen von Pkw nach Kraftstoffarten

Datenstand: Januar bis März 2026

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

BEV-Umschreibungen	Anteil BEV	Elektrifizierungsanteil	Anteil Benzin + Diesel
4.663 ↑ +85,5 % gg. VJ	5,8 % DE: 5,6 %	18,9 % VJ: 13,6 %	80,5 % VJ: 85,1 %

Von Januar bis März 2026 **wechselten in Baden-Württemberg 80.589 Pkw den Halter**, 9 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Bundesweit stieg die Zahl der Besitzumschreibungen ebenfalls um 9 Prozent auf 605.378 Fahrzeuge.

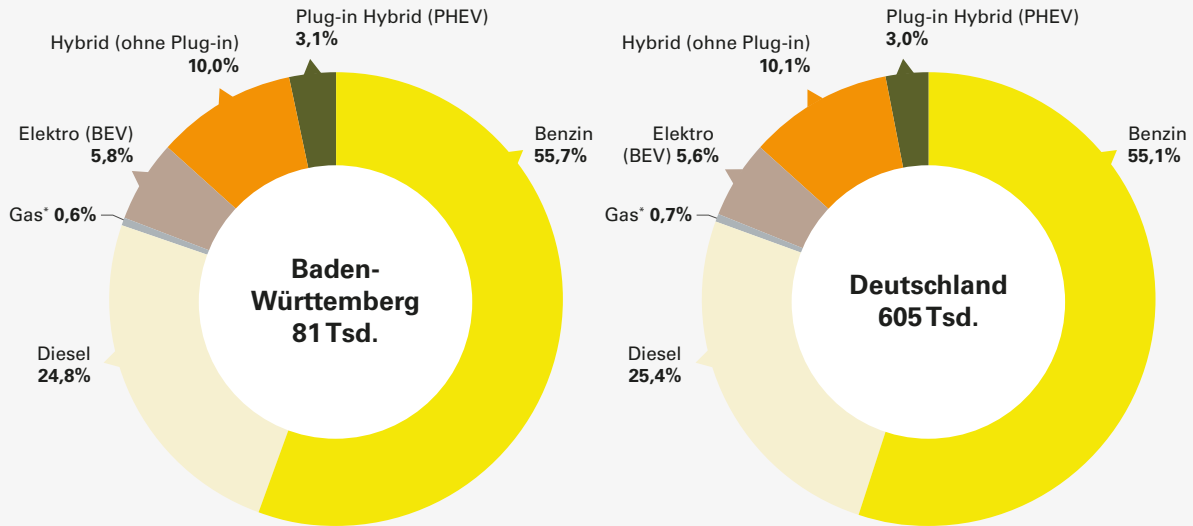
Benzin- und Diesel-Pkw dominierten den Gebrauchtwagenmarkt mit einem kombinierten Anteil von **80,5 Prozent**, verloren aber gegenüber dem Vorjahr (85,1 Prozent) spürbar an Gewicht. Benziner wuchsen zwar um 4 Prozent, blieben damit aber hinter dem Gesamtmarkt (+9 Prozent) zurück. Diesel-Umschreibungen stagnierten (-0,1 Prozent).

Batterieelektrische Pkw verzeichneten mit 4.663 Umschreibungen einen **Zuwachs von 86 Prozent**. Der BEV-Anteil am Gebrauchtwagenmarkt stieg auf **5,8 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 32 Prozent auf 8.059 Umschreibungen und stellen mit 10,0 Prozent das volumenstärkste elektrifizierte Segment im Gebrauchtwagenmarkt. Plug-in-Hybride legten um 27 Prozent auf 2.522 Fahrzeuge zu.

Zusammengenommen entfielen **18,9 Prozent** aller Besitzumschreibungen in Baden-Württemberg auf **elektrifizierte Antriebe** (BEV, PHEV, HEV), gegenüber 13,6 Prozent im Q1/2025. Der Gebrauchtwagenmarkt bildet damit verzögert die Verschiebungen ab, die bei den Neuzulassungen bereits weiter fortgeschritten sind: Dort lag der Elektrifizierungsanteil im selben Zeitraum bei 67 Prozent.



Pkw – Besitzumschreibungen, Januar bis März 2026



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

Pkw-Besitzumschreibungen Januar–März 2026	Baden-Württemberg			Deutschland		
	Anteil	Umschreibungen	Veränderung**	Anteil	Umschreibungen	Veränderung**
Benzin	55,7%	44.869	+4,4%	55,1%	333.861	+4,7%
Diesel	24,8%	20.011	-0,1%	25,4%	153.557	+0,8%
Gas* (insgesamt)	0,6%	452	+13,3%	0,7%	4.456	+6,8%
Elektro (BEV)	5,8%	4.663	+85,5%	5,6%	33.887	+89,2%
Hybrid (ohne Plug-in)	10,0%	8.059	+31,9%	10,1%	61.256	+30,8%
Plug-in Hybrid (PHEV)	3,1%	2.522	+26,7%	3,0%	18.239	+24,0%
Sonstige	0,0%	13	+30,0%	0,0%	122	+18,4%
insgesamt		80.589	+8,9%		605.378	+9,1%

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

Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Datenstand: 01.04.2026

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

Öff. Ladepunkte 34.412 ↑ +15,6 % ggü VJ	LP je 100.000 EW 303 DE: 237	BEV je Ladepunkt 9,4 DE: 10,2	Bedarfsdeckung* 202 % (gem. EU-Vorgabe)
--	---	--	--

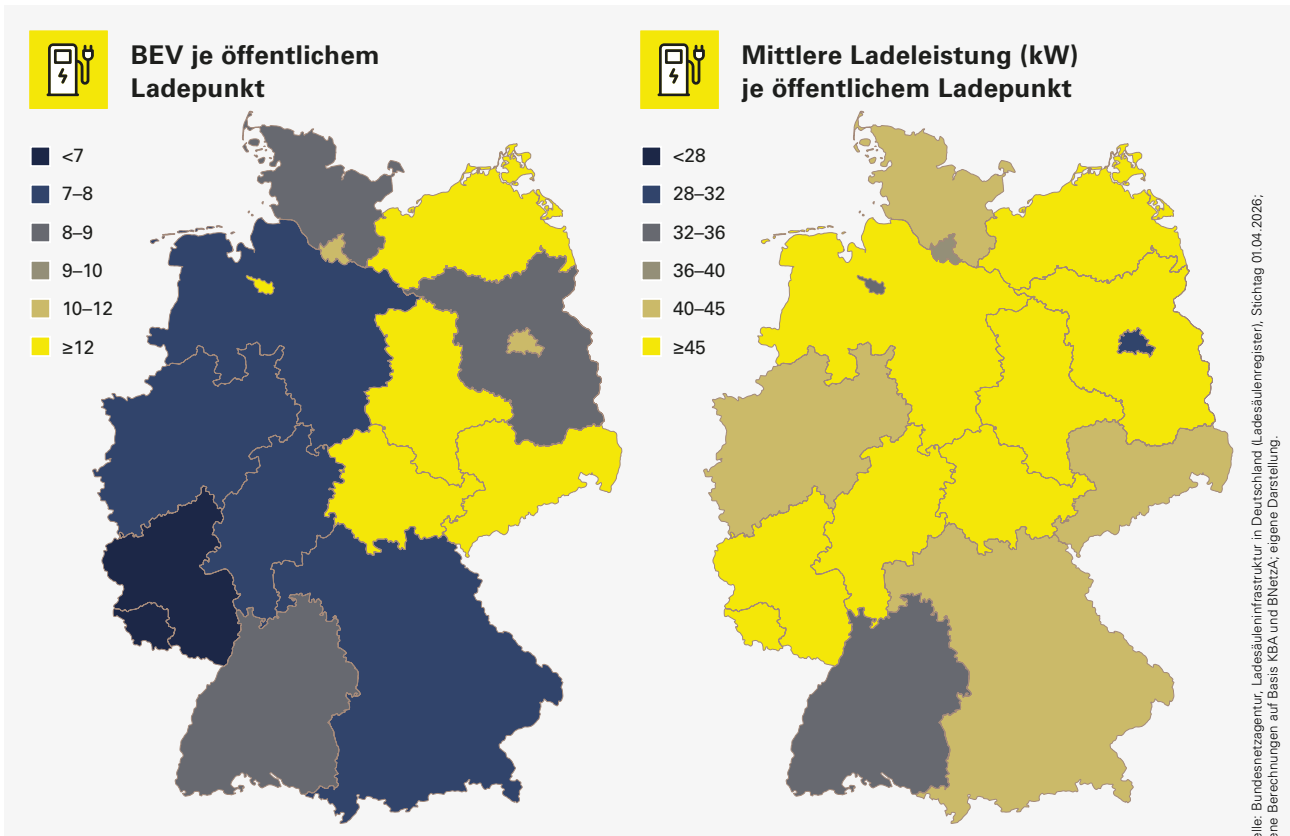
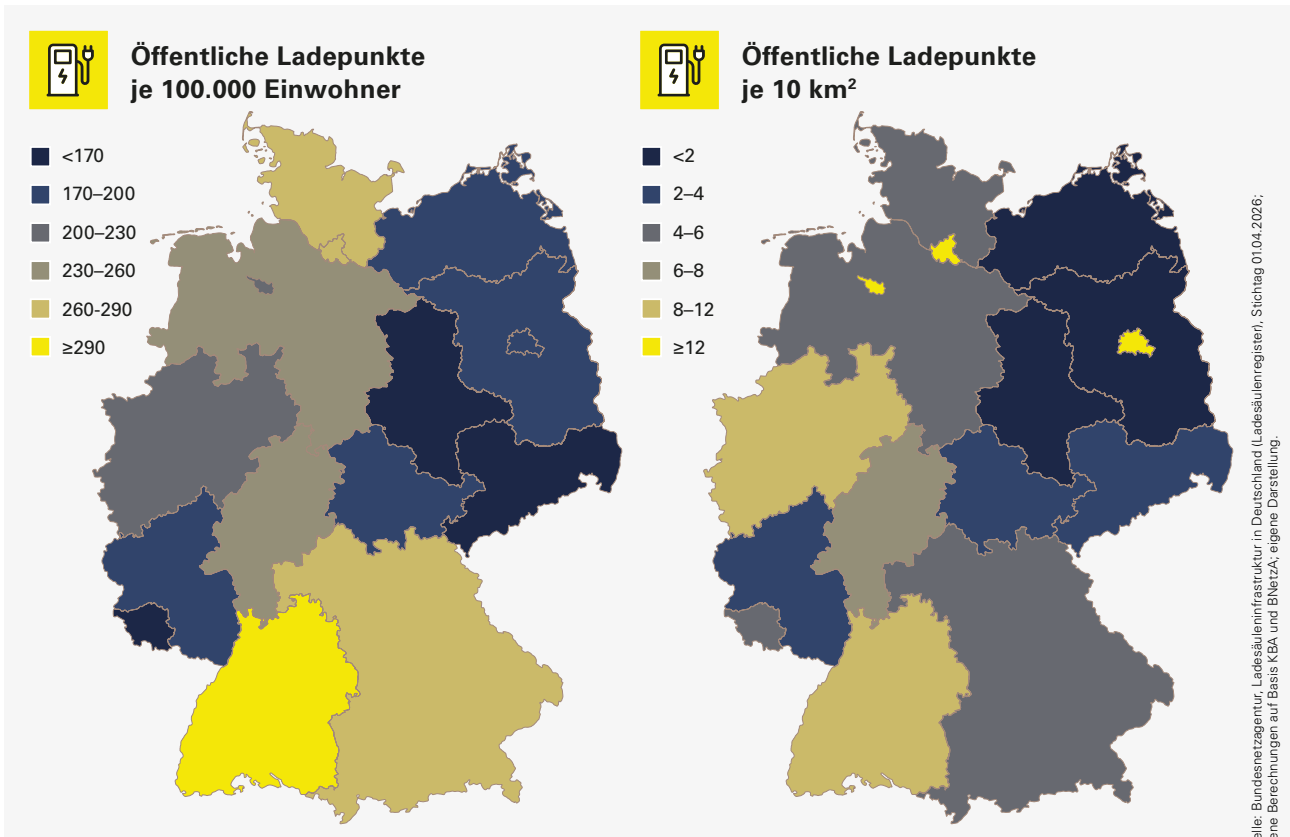
Zum 1. April 2026 waren in Baden-Württemberg **34.412 öffentlich zugängliche Ladepunkte** erfasst, davon 28.359 Normalladepunkte und **6.053 Schnellladepunkte**. Gegenüber April 2025 entspricht das einem Zuwachs von 16 Prozent. Bundesweit stieg die Zahl der Ladepunkte im selben Zeitraum auf 200.255 und überschritt damit erstmals die Marke von 200.000. Über das Landesprogramm Charge@BW wurden bis Ende 2025 insgesamt 19.965 Ladepunkte gefördert.

Im Bundesländervergleich weist Baden-Württemberg die **höchste Versorgungsdichte unter den Flächenländern** auf: **303 Ladepunkte je 100.000 Einwohner** gegenüber einem Bundeswert von 237. Auch bei der Flächendeckung liegt das Land mit **9,6 Ladepunkten je 10 km²** über dem Durchschnitt (5,6), wobei Stadtstaaten aufgrund ihrer Siedlungsdichte erwartungsgemäß höhere Werte erreichen. **Auf einen öffentlichen Ladepunkt kommen in Baden-Württemberg 9,4 BEV**, bundesweit sind es 10,2.

Bei der Leistungsfähigkeit des Netzes zeigt sich ein anderes Bild. Die durchschnittliche Ladeleistung je Ladepunkt liegt in Baden-Württemberg bei **33 kW** und damit **unter dem Bundesschnitt** von 45 kW. Der **Anteil der Schnellladepunkte beträgt 17,6 Prozent** gegenüber 25,6 Prozent bundesweit. Das Netz in Baden-Württemberg ist breit aufgestellt, aber **stärker auf Normalladung ausgerichtet** als in vielen anderen Flächenländern. Die insgesamt installierte Ladeleistung beläuft sich auf 1,14 Millionen kW.

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 **202 Prozent**. Das Land **übererfüllt damit den rechnerischen Mindestbedarf**, liegt aber unter dem Bundesschnitt von 237 Prozent. Die höchsten Deckungsquoten verzeichnen ostdeutsche Flächenländer wie Mecklenburg-Vorpommern (499 Prozent) und Thüringen (458 Prozent), was aber neben dem vorausschauenden Infrastrukturausbau auch am geringeren BEV-Bestand bei gleichzeitig hoher Schnelllader-Dichte entlang der Autobahnen liegt.

Für den **Schwerlastverkehr** befindet sich die öffentliche Ladeinfrastruktur noch im Aufbau. In Baden-Württemberg sind nach Angaben der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur **7 Lkw-Ladestandorte mit 24 Ladepunkten** und einer installierten Leistung von 5.000 kW in Betrieb (Stand: 31.12.2025).



Bundesweit sind es 69 Standorte mit 270 Ladepunkten und 50.160 kW.¹ Perspektivisch spielt für das Laden von E-Lkw jedoch auch die halböffentliche Ladeinfrastruktur eine relevante Rolle. Betrachtet man die öffentliche und halböffentliche Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg zusammen, ergibt sich ein Bestand von 15 Standorten mit insgesamt 62 Ladepunkten.² Entscheidend für den operativen Betrieb ist hierbei, dass es sich um Standorte handelt, an denen ein Lkw ohne vorheriges Abkoppeln des Aufliegers laden kann. Weitere **35 Standorte** an Bundesautobahnen in Baden-Württemberg sind im Rahmen des Lkw-Schnellladenetzes geplant, bundesweit 351. 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.

1 | Quelle Lkw-Ladeinfrastruktur: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Lkw-Ladeinfrastrukturmonitoring, Datenstand 31.12.2025 (letztes Update: 19.02.2026).

2 | Quelle öffentliche/halböffentliche Standorte (ohne Abkoppeln): eTrucker System, eTrucker App, Datenstand 04.05.2026.

Öffentliche Ladeinfrastruktur

Datenstand: 01.04.2026

	NLP	SLP	Ladepunkte gesamt	kW gesamt	kW je LP	LP je 100.000 EW	Anteil SLP
Baden-Württemberg	28.359	6.053	34.412	1.150.523	33	303	18%
Bayern	28.490	9.779	38.269	1.673.936	44	285	26%
Berlin	5.774	1.174	6.948	198.989	29	184	17%
Brandenburg	3.189	1.617	4.806	252.918	53	186	34%
Bremen	1.189	332	1.521	50.932	33	220	22%
Hamburg	4.195	868	5.063	185.693	37	265	17%
Hessen	11.572	4.118	15.690	712.211	45	244	26%
Mecklenburg-Vorpommern	1.825	1.118	2.943	173.994	59	181	38%
Niedersachsen	13.535	6.115	19.650	946.311	48	241	31%
Nordrhein-Westfalen	29.932	9.588	39.520	1.597.369	40	217	24%
Rheinland-Pfalz	4.781	2.849	7.630	423.135	55	183	37%
Saarland	1.021	459	1.480	66.903	45	149	31%
Sachsen	4.813	2.121	6.934	299.373	43	170	31%
Sachsen-Anhalt	2.203	1.397	3.600	205.800	57	165	39%
Schleswig-Holstein	5.645	2.076	7.721	331.696	43	260	27%
Thüringen	2.479	1.589	4.068	231.987	57	192	39%
Deutschland	149.002	51.253	200.255	8.501.770	45	237	26%

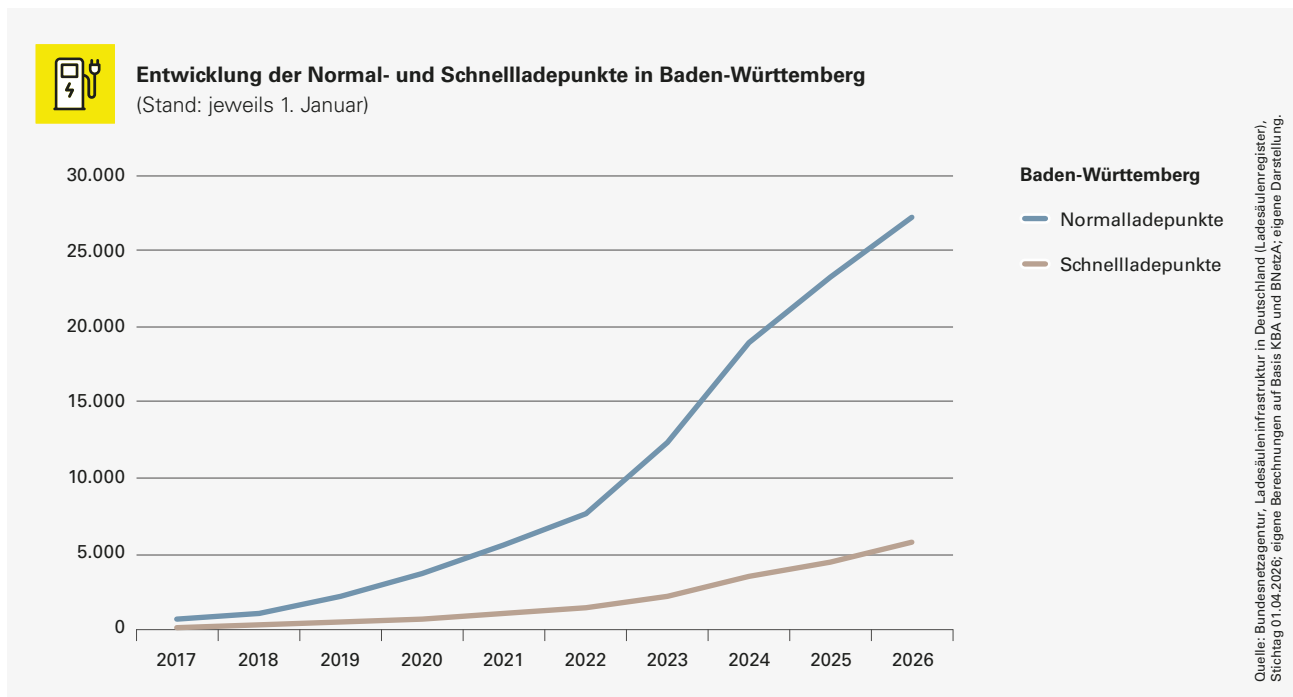
Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg

Datenstand: jeweils 1. Januar

Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg hat sich seit 2020 vervielfacht. Zum 1. Januar 2026 waren 27.259 Normal-ladepunkte 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.



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)

Wasserstofftankstellen

Datenstand: April 2026

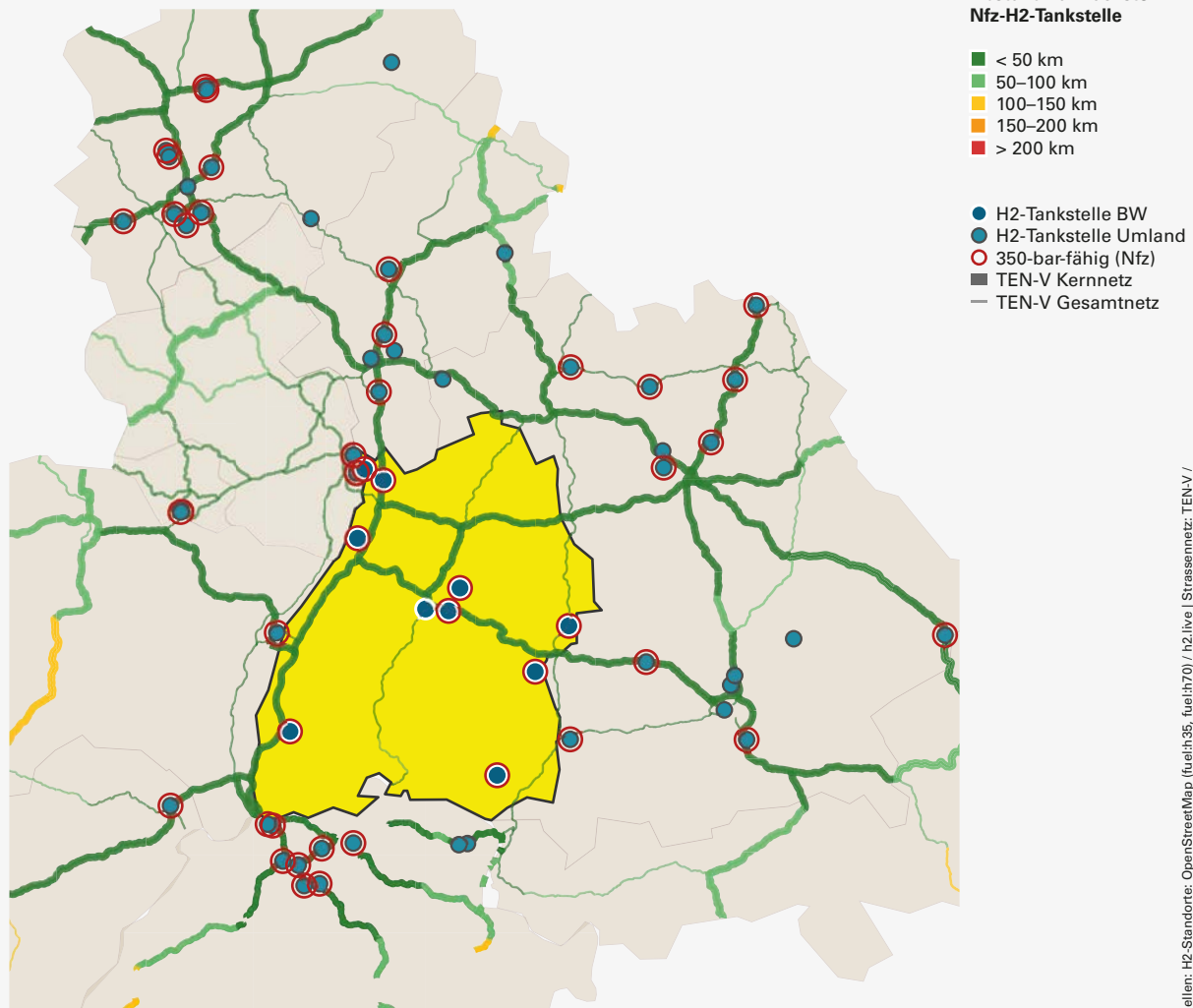
Quelle: H₂-Standorte: OpenStreet-Map (fuel:h35, fuel:h70) / h2.live. Straßennetz: TEN-V / EU-Kommission. NUTS-Grenzen: Eurostat. Landesgrenzen: Natural Earth. Eigene Darstellung, Stand April 2026 (inkl. Tankstellen im fortgeschrittenen Projektzustand).

H ₂ Tankstellen 9 davon 350-bar: 8	Grenznah außerhalb BW 18 (< 50 km zur Grenze)	Abdeckung TEN-V-Kernnetz 100 % (≤ 50 km Luftlinie zu H ₂ -Tankstelle)
--	--	---

In Baden-Württemberg sind derzeit **7 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen in Betrieb**, zwei weitere befinden sich in der fortgeschrittenen Realisierungsphase. Bundesweit sind es rund 50 Standorte. 8 der 9 Standorte in Baden-Württemberg verfügen über eine 350-bar-Betankung für Nutzfahrzeuge. Die Tankstellen verteilen sich auf den Raum Mannheim/Heidelberg, den Großraum Stuttgart, Giengen an der Brenz sowie die Standorte Freiburg, Ravensburg und Ulm. Entlang der Hauptverkehrsachsen A5, A6 und A8 ist eine Betankung möglich. Ergänzend liegen 18 Tankstellen außerhalb Baden-Württembergs in weniger als 50 km Entfernung zur Landesgrenze, vor allem in der Schweiz, Hessen und Bayern.

Wasserstofftankstellen und Nfz-Korridore

Abstand des TEN-V-Straßennetzes zur nächsten Nfz-Tankstelle



Quellen: H₂-Standorte: OpenStreetMap (fuel:h35, fuel:h70) / h2.live | Straßennetz: TEN-V / EU-Kommission | NUTS-Grenzen: Eurostat | Landesgrenzen: Natural Earth. Eigene Darstellung | e-mobil BW | Stand: April 2026 (inkl. Tankstellen im fortgeschrittenen Projektzustand)

Die Karte zeigt den Abstand des TEN-V-Straßennetzes zur nächsten 350-bar-Tankstelle. **Das gesamte TEN-V-Kernnetz in Baden-Württemberg liegt innerhalb von 50 km Luftlinie zu einer Nfz-Wasserstofftankstelle.** Für den Fernverkehr entlang der Hauptachsen ist damit eine Grundversorgung gegeben. Im TEN-V-Gesamtnetz und abseits der Achsen bestehen Lücken, die in der Karte durch die gelb und orange eingefärbten Abschnitte sichtbar werden. Bei einer typischen 350-bar-Tankreichweite von rund 400 km reicht ein Aktionsradius von 200 km, um die nächste Tankstelle mit ausreichender Reserve zu erreichen.

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 H2-Lkw** (fast ausschließlich Brennstoffzelle) zugelassen, davon **20 in Baden-Württemberg**. Im aktuellen BW-Busförderprogramm 2026 sind neben 206 Batteriebusen auch 7 Brennstoffzellenbusse enthalten.

Die EU-AFIR-Verordnung sieht bis 2030 den Aufbau von H₂-Tankstellen entlang des TEN-V-Kernnetzes vor. Die bestehenden und geplanten Standorte in Baden-Württemberg werden für die 350-bar-Betankung von Nutzfahrzeugen ausgebaut.

Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg

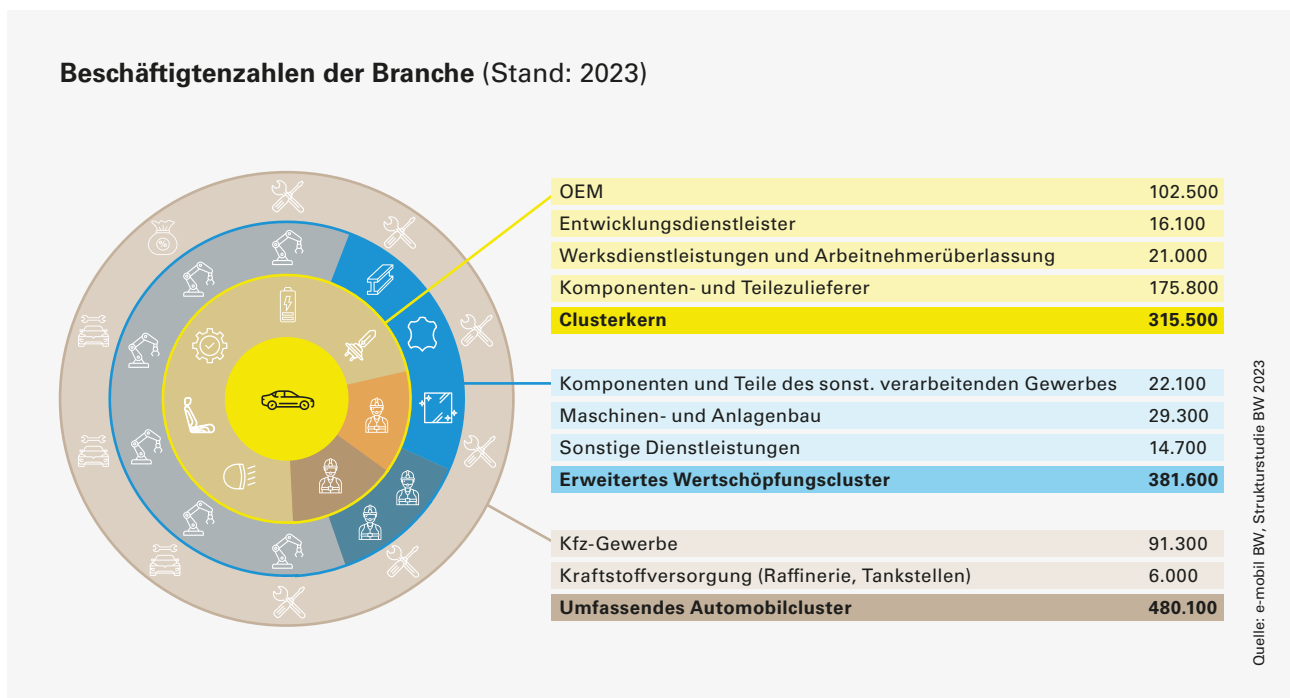
Beschäftigung in der Automobilwirtschaft

Datenstand: Dezember 2025 (WZ 2008, Abteilung 29), 2023 (Automobilcluster Strukturstudie)

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

Beschäftigte (WZ 29) 202.173 ≈ Wert Juni 2012	Beschäftigung 2025 -9.184 ↓ -4,3 % gg. VJ	Gesamtumsatz 126 Mrd. € ↓ -5,4 % gg. VJ	Exportquote 74,0 % VJ: 76,5 %
--	--	--	--

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg umfasst in ihrem vollständigen Wertschöpfungscluster (OEM, Zulieferer, Entwicklungsdienstleister, Kfz-Gewerbe und Kraftstoffversorgung) rund 480.100 Beschäftigte (Strukturstudie BW 2023). **Etwa jeder zehnte Arbeitsplatz im Land hängt von der Branche ab.**

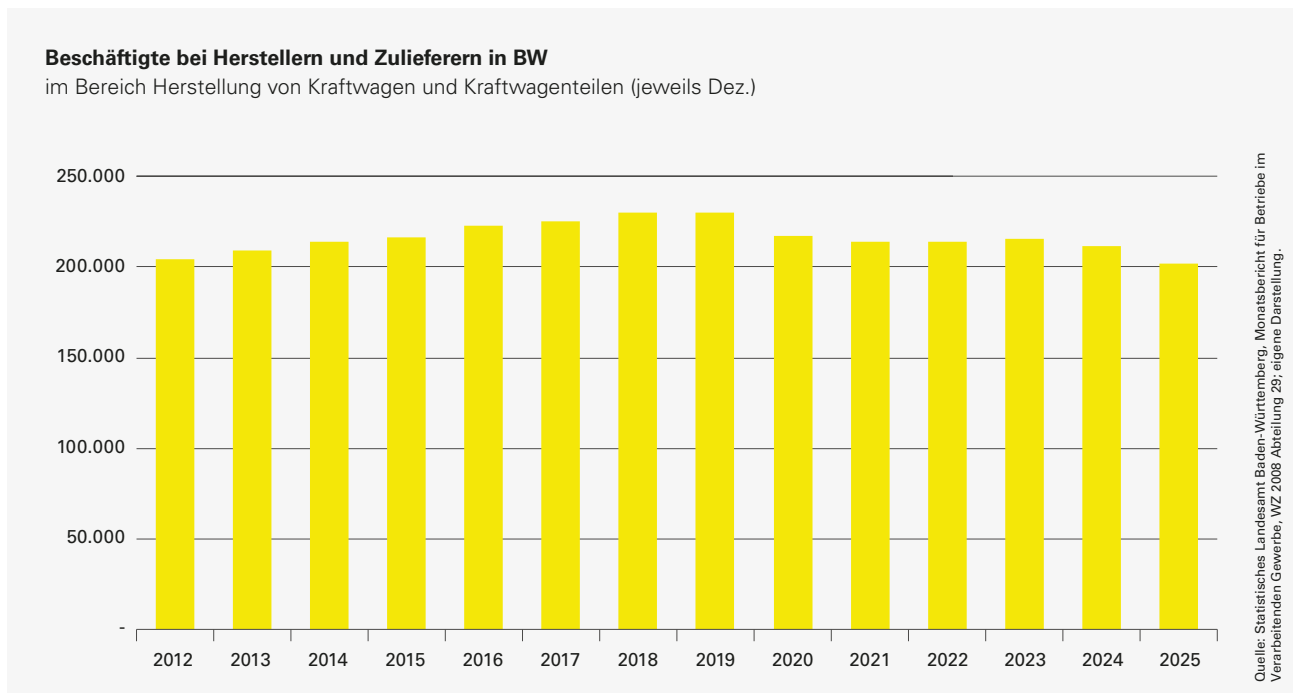


Die folgenden amtlichen Monatsdaten beziehen sich auf den industriellen Kern des Clusters: die **Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen** (WZ 2008, Abteilung 29), für die das Statistische Landesamt eine monatliche Zeitreihe bereitstellt.¹

Im Dezember 2025 waren in Baden-Württemberg **202.173 Personen** in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (WZ 2008, Abteilung 29) beschäftigt, verteilt auf **192 Betriebe**. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem **Rückgang um 9.184 Beschäftigte** (-4 Prozent) und 7 Betriebe. Es ist der stärkste Beschäftigungsabbau in der Branche seit dem pandemiebedingten Einbruch 2020.

¹ | Erfasst werden Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten. Kleinere Betriebe, die in der Automobilzuliefererkette tätig sind, aber anderen WZ-Abteilungen zugeordnet werden (z. B. Maschinenbau, Metallverarbeitung), sind nicht enthalten.

Die Zeitreihe zeigt eine Zäsur. Zwischen 2012 und 2019 wuchs die Beschäftigung kontinuierlich und **erreichte Ende 2018/2019 mit rund 230.000 Beschäftigten ihren Höchststand**. Der Corona-Einbruch 2020 führte zu einem Verlust von rund 13.000 Stellen. In den Folgejahren stabilisierte sich die Beschäftigung auf einem Niveau um 214.000, ohne den Vorkrisenstand wieder zu erreichen. Ab Mitte 2024 setzte ein erneuter Rückgang ein, der sich im Jahresverlauf 2025 auf monatlich rund 800 verlorene Stellen beschleunigte. Seit dem **Höchststand 2018** sind rund 28.000 Arbeitsplätze in der Branche weggefallen. Die Beschäftigung bewegt sich damit auf dem **Niveau von 2012**, als der Beschäftigungsaufbau in der Autoindustrie nach der Banken- und Eurokrise begann. Auch die Betriebszahl sank von 218 (2019) auf 192, was auf eine Konsolidierung hindeutet, bei der Betriebe aus dem Markt ausscheiden, nicht nur auf Personalabbau innerhalb bestehender Unternehmen.



Der **Gesamtumsatz** der Branche belief sich 2025 auf **126 Milliarden Euro** und lag damit 5,4 Prozent unter dem Vorjahr (133,3 Mrd. €) und 11 Prozent unter dem Höchstwert 2023 (141,6 Mrd. €). Der Rückgang betrifft vor allem das Auslandsgeschäft: Der **Auslandsumsatz sank um rund 9 Prozent** auf 93,2 Milliarden Euro, die Exportquote fiel von 77 Prozent (2023) auf 74 Prozent. Innerhalb des Auslandsgeschäfts blieb der Umsatz in der Eurozone mit 20,7 Milliarden Euro (–4 Prozent) vergleichsweise stabil; sein Anteil am Auslandsumsatz stieg leicht auf 22,2 Prozent. Der stärkere Rückgang entfiel auf Märkte außerhalb der Eurozone. Die Kombination aus sinkendem Auslandsumsatz bei stabilem Eurozone-Anteil legt nahe, dass die **Verluste primär in Drittmärkten** entstehen, d.h. dort, wo der Wettbewerbsdruck durch neue Anbieter, insbesondere aus China, am stärksten zunimmt.

Ausgaben für Forschung und Entwicklung

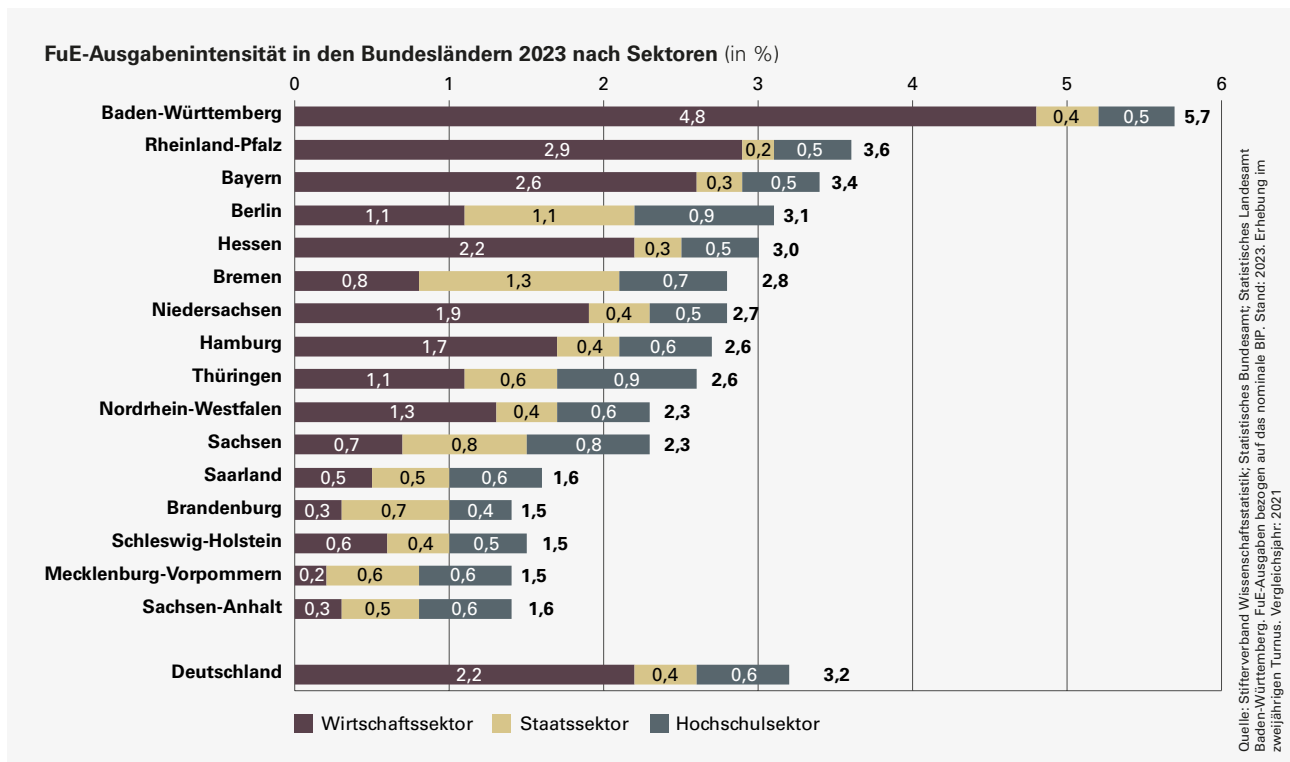
Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Monatsbericht für Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe, WZ 2008 Abteilung 29; eigene Darstellung.

FuE-Ausgaben 36,1 Mrd. € 27 % von DE	FuE-Intensität 5,7 % DE: 3,2 %	Automotive FuE in BW 13,9 Mrd. € ↑ +14 % gg. 2021	Anteil BW an 46 % Automotive FuE in DE
---	---	--	---

Die **Ausgaben für Forschung und Entwicklung** in Baden-Württemberg beliefen sich 2023 auf **36,1 Milliarden Euro**, ein Zuwachs von 19 Prozent gegenüber 2021. Rund 29,3 Milliarden Euro entfielen auf den Wirtschaftssektor, 3,2 Milliarden auf die Hochschulen und 2,7 Milliarden auf den Staatssektor und außeruniversitäre Einrichtungen. Die **FuE-Intensität** (der Anteil der FuE-Ausgaben am Bruttoinlandsprodukt) lag bei **5,7 Prozent** und damit fast doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt von 3,2 Prozent. **Baden-Württemberg bleibt das forschungsintensivste Bundesland.** Zusammen mit Bayern (20 Prozent) entfallen fast die Hälfte der gesamtdeutschen FuE-Aktivitäten auf die beiden Länder.

Die Dominanz Baden-Württembergs in der FuE-Statistik ist wesentlich auf den **Kraftfahrzeugbau** zurückzuführen. Unternehmen der Branche investierten 2023 im Land 13,9 Milliarden **Euro** in Forschung und Entwicklung, 14 Prozent mehr als 2021. Das entspricht **47 Prozent der gesamten wirtschaftlichen FuE-Aufwendungen in Baden-Württemberg und 46 Prozent der deutschlandweiten FuE-Aufwendungen im Kraftfahrzeugbau.** Kein anderes Bundesland trägt in einer einzelnen Branche einen vergleichbaren Anteil zur nationalen Forschungsleistung bei.¹

Die hohe FuE-Intensität steht in einem Spannungsverhältnis zur aktuellen Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung im selben Sektor. Während die Beschäftigung in WZ 29 seit 2018 um rund 28.000 Stellen zurückging und der Umsatz 2025 um 11 Prozent unter dem Höchstwert von 2023 lag, stiegen die FuE-Aufwendungen der Branche im selben Zeitraum (nominell). Das deutet darauf hin, dass die Unternehmen trotz sinkender Produktion und Beschäftigung ihre Investitionen in die Transformation – vor allem in elektrische Antriebe, Software und automatisiertes Fahren – aufrechterhalten.



¹ | Quelle Branchenaufschlüsselung: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Pressemitteilung 213/2025 vom 11.09.2025. FuE-Ressourcen nach Betriebsstätten regionalisiert.

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.