

e-mobil BW Datenmonitor Januar 2026

© MicroStockHub/istockphoto

e-mobil BW Datenmonitor

Januar 2026

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.

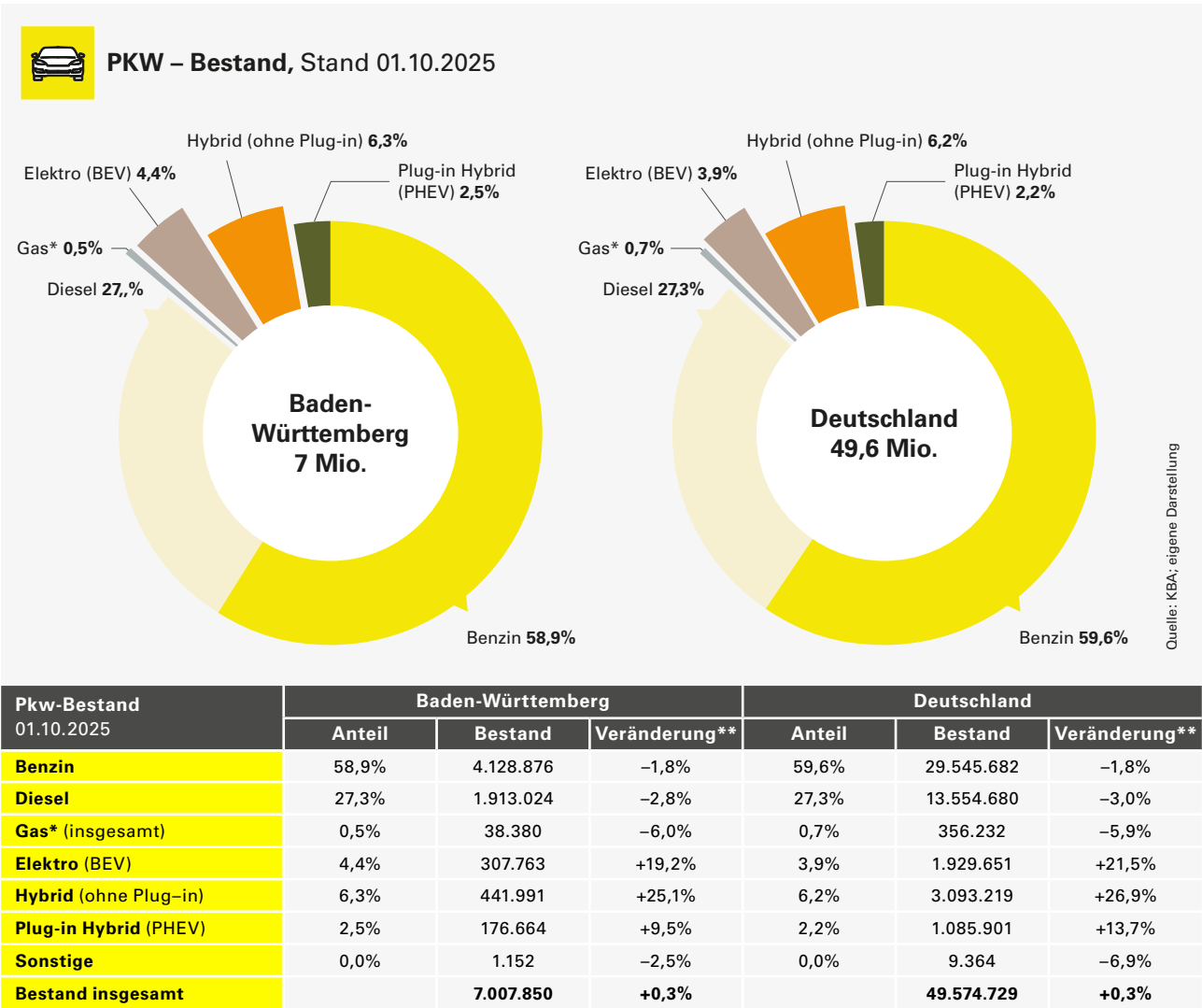
Inhalt:

■ 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
■ Besitzumschreibungen von PKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten	8
■ Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg und Deutschland	9
■ Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg	13

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

Elektro- und Hybridfahrzeuge stabilisieren den Pkw-Bestand in Baden-Württemberg (Stand: 01.10.2025)¹

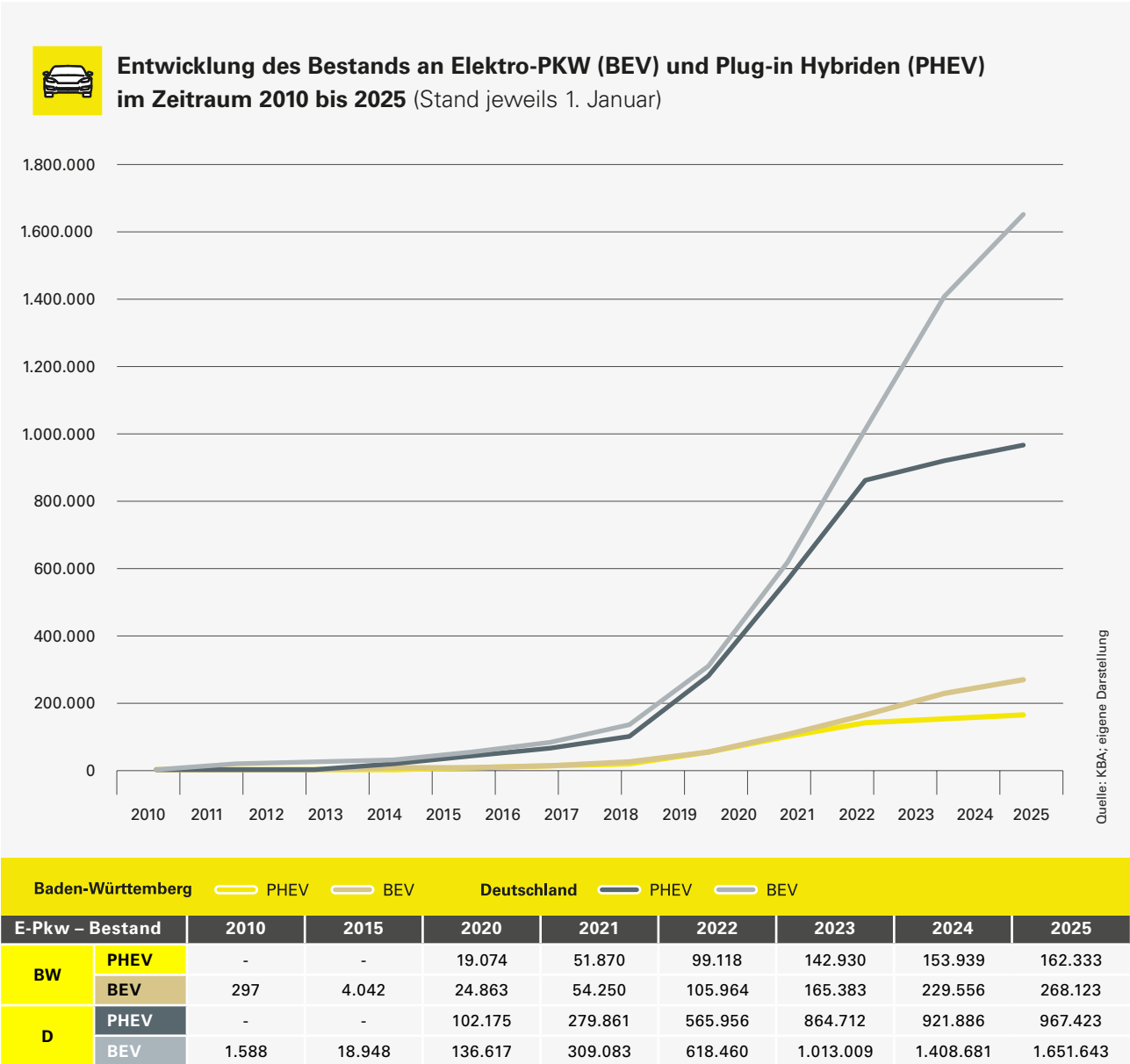
Zum Stichtag 1. Oktober 2025 umfasste der Pkw-Bestand in Baden-Württemberg **7,01 Millionen Fahrzeuge** und lag damit **0,3 Prozent über dem Vorjahresniveau**. Für Deutschland ergibt sich mit **49,57 Millionen Pkw** ebenfalls ein moderater Zuwachs von **0,3 Prozent**. Die Gesamtentwicklung ist durch **gegenläufige Trends innerhalb der Antriebsarten** gekennzeichnet. **Benzin- und Dieselfahrzeuge** stellten weiterhin den überwiegenden Teil des Bestands. Ihr gemeinsamer Anteil lag in Baden-Württemberg bei **86,2 Prozent** und entsprach damit weitgehend dem Bundeswert von **86,9 Prozent**. Beide Antriebsarten verzeichneten jedoch Rückgänge gegenüber dem Vorjahr. Der Benzinbestand sank im Südwesten wie bundesweit um **1,8 Prozent**, während Dieselfahrzeuge mit **–2,8 Prozent in Baden-Württemberg** und **–3,0 Prozent in Deutschland** stärker abnahmen. Damit setzte sich die **Abschwächung der konventionellen Antriebe** fort. Demgegenüber wiesen **elektrisch unterstützte Antriebe deutliche Zuwächse** auf. Reine Elektrofahrzeuge (BEV) erreichten in Baden-Württemberg einen Bestand von rund **308 000 Fahrzeugen**, was einem **Anstieg von 19,2 Prozent** entsprach. Bundesweit fiel das Wachstum mit **21,5 Prozent** noch etwas stärker aus. Auch **Hybridfahrzeuge ohne Plug-in** legten kräftig zu und erhöhten ihren Bestand im Südwesten um **25,1 Prozent**, im Bundesdurchschnitt sogar um **26,9 Prozent**. **Plug-in-Hybride** wuchsen ebenfalls, jedoch mit geringerer Dynamik, insbesondere in Baden-Württemberg mit **9,5 Prozent** gegenüber **13,7 Prozent** im Bund. In der Struktur zeigt sich, dass Baden-Württemberg **einen höheren Anteil reiner Elektrofahrzeuge** am Gesamtbestand aufweist als Deutschland insgesamt, während sich die Anteile bei Hybridfahrzeugen nahezu entsprechen. **Das Wachstum der elektrifizierten Antriebe glich die Rückgänge bei Benzin- und Diesel-Pkw aus**, sodass der Gesamtbestand leicht anstieg.



1 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Oktober 2025 (FZ 27)

Entwicklung des Bestandes an Elektro-PKW (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) im Zeitraum von 2010 bis 2025 (Stand: jeweils 1. Januar)²

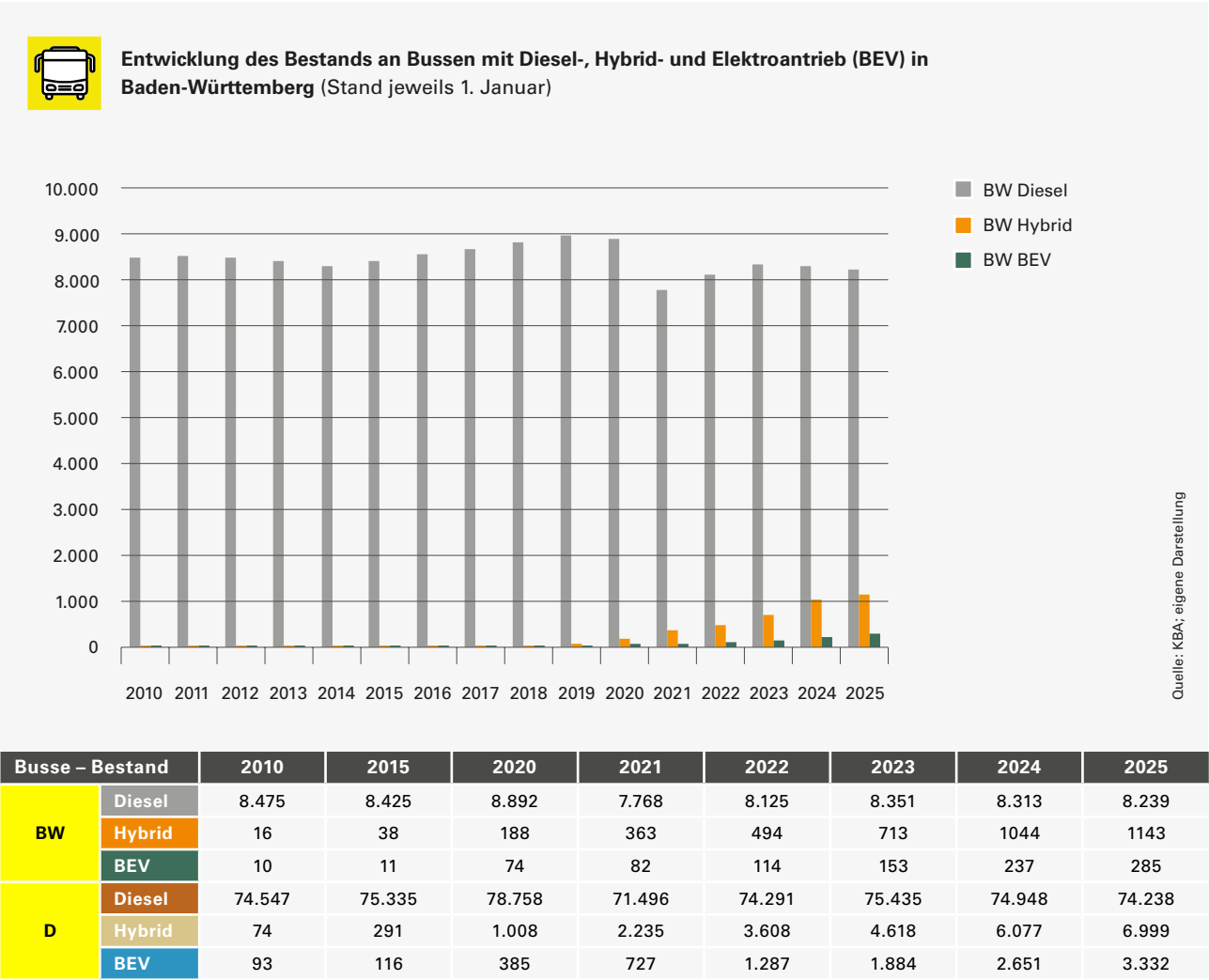
Zum 1. Januar 2025 waren in Baden-Württemberg **insgesamt 430.456 elektrisch aufladbare Pkw** registriert, darunter 268.123 batterieelektrische Fahrzeuge und 162.333 Plug-in-Hybride. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Bestand an batterieelektrischen Fahrzeugen um 16,8% bzw. 38.567 Fahrzeuge, während der Bestand an Plug-in-Hybriden lediglich um 5,5% zunahm. Seit 2020 hat sich der **Bestand an vollelektrischen Pkw** in Baden-Württemberg mehr als **verzehnfacht** (2020: 24.863 BEV). Bei den Plug-in-Hybriden zeigt sich ebenfalls eine deutliche Vervielfachung (2020: 19.074 PHEV). Besonders stark fiel der Zuwachs zwischen 2020 und 2022 aus, **ab 2023 verlangsamte sich das Wachstumstempo jedoch spürbar**. So lag der absolute Zuwachs bei BEV im Jahr 2023 noch bei 64.173 Fahrzeugen; im Folgejahr reduzierte er sich auf 38.567. Der Abstand zwischen BEV und PHEV hat sich weiter vergrößert. Bereits seit 2022 sind reine Elektrofahrzeuge im Land zahlenmäßig stärker vertreten. Im Vergleich zum Bundesgebiet bleibt Baden-Württemberg überdurchschnittlich vertreten. Zum 1. Januar 2025 waren deutschlandweit insgesamt 1.651.643 BEV (+17,3% zum Vorjahr) und 967.423 PHEV (+4,9%) zugelassen. Baden-Württemberg stellt damit etwa 16,2% des bundesweiten BEV-Bestands, obwohl der Anteil der Bevölkerung nur rund 13,5% beträgt.



2 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2025 (FZ 27)

Entwicklung des Bestands an Bussen mit Diesel-, Hybrid-, und Elektroantrieb (BEV) im Baden-Württemberg und Deutschland im Zeitraum 2020 bis 2025 (Stand: jeweils 1. Januar, Veröffentlichung auf jährlicher Basis)³

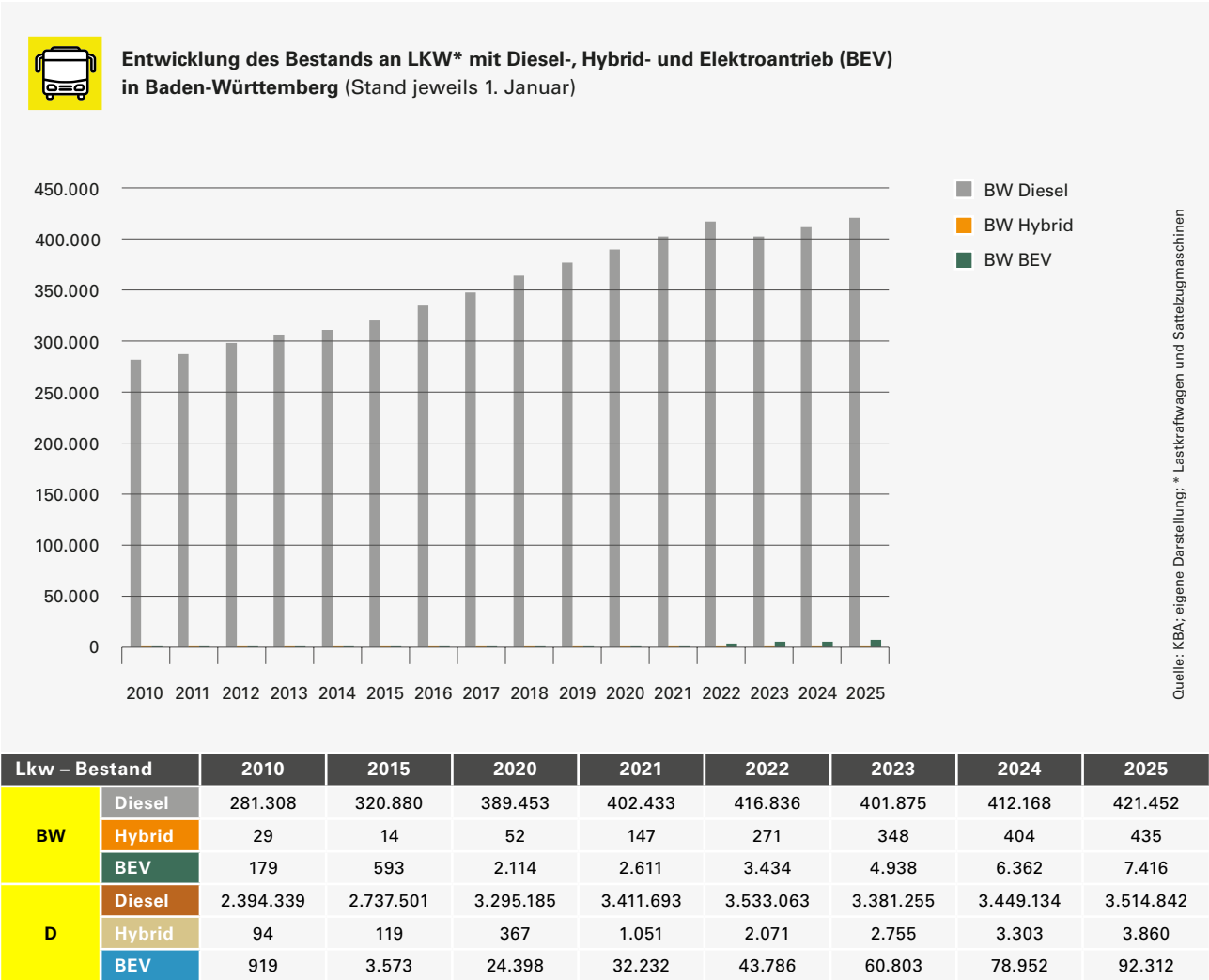
Zum 1. Januar 2025 waren in Baden-Württemberg **insgesamt 1.428 elektrisch angetriebene Busse** registriert, darunter 1.143 Hybridbusse und 285 Batteriebusse. Der Busbestand in Baden-Württemberg ist nach wie vor hauptsächlich durch den konventionellen Dieselantrieb geprägt. Die Entwicklung der vergangenen fünf Jahre zeigt jedoch, dass der Anteil elektrifizierter Busse - vor allem im Hybridsegment – kontinuierlich steigt. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs der Bestand an Hybridbussen um 9,5%, während der Bestand an BEV-Bussen um 20,3% auf 285 Einheiten anwuchs (+48 Fahrzeuge). Damit setzte sich das kontinuierliche Wachstum der elektrifizierten Busflotte im Land fort. Seit 2020 hat sich der Bestand an Hybridbussen in Baden-Württemberg von 188 auf 1.143 Fahrzeuge versechsfacht. Bei den rein batterieelektrischen Bussen fiel das Wachstum weniger dynamisch aus. Ihr Bestand stieg im gleichen Zeitraum von 74 auf 285 Fahrzeuge. Der relative Anteil vollelektrischer Busse an der gesamten Busflotte bleibt damit weiterhin gering. Zum Vergleich: Der **Dieselbestand** im Bussegment in Baden-Württemberg lag zu Jahresbeginn 2025 bei **8.239 Fahrzeugen**. Die Zahl der Dieselmotoren hat sich in den letzten fünf Jahren kaum verändert. Der Rückgang gegenüber 2020 beträgt lediglich rund 7,3%. Demgegenüber steht ein **deutlicher Anstieg alternativer Antriebsarten**, deren **kombinierter Anteil (Hybrid und BEV) inzwischen 14,8% der gesamten Busflotte** im Land ausmacht (2020: 2,9%).



3 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2025 (FZ 27)

Entwicklung des Bestands an LKW mit Diesel-, Hybrid- und Elektroantrieb (BEV) in Baden-Württemberg und Deutschland im Zeitraum 2010 bis 2025 (Stand: jeweils 1. Januar, Veröffentlichung auf jährlicher Basis)⁴

Zum 1. Januar 2025 waren in Baden-Württemberg **insgesamt 7.851 elektrisch angetriebene Lkw** registriert. Darunter entfielen 7.416 auf batterieelektrische Fahrzeuge und 435 auf Hybrid-Lkw. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem **Zuwachs von +16,6% bei BEV** (+1.054 Fahrzeuge). Trotz dieses Wachstums machten BEV-Lkw lediglich rund 1,7% des gesamten Lkw-Bestands in Baden-Württemberg aus. Insgesamt waren 421.452 Lkw registriert, davon **97,8% (412.168) mit Dieselantrieb**. Seit 2020 hat sich die Zahl batterieelektrischer Lkw im Land mehr als verdreifacht, von 2.114 auf 7.416. Der kräftigste Zuwachs erfolgte zwischen 2022 und 2023 (+44%), während sich das **Wachstum zwischen 2024 und 2025 auf +16,6% abschwächte**. Hybrid-Lkw spielen weiterhin eine untergeordnete Rolle. Deutschlandweit lag der BEV-Lkw-Bestand zum Jahresbeginn 2025 bei 92.312 Fahrzeugen (+16,9% ggü. Vorjahr), der Hybridbestand bei 3.860 (+16,9%). Baden-Württemberg stellt damit rund 8% des bundesweiten elektrischen Lkw-Bestands. Dies entspricht ungefähr dem Anteil des Landes am gesamten Lkw-Bestand in Deutschland (BW: 421.452 / D: 3.514.842). Bei der Einordnung nach Fahrzeugklassen ist zu berücksichtigen, dass der **überwiegende Teil der batterieelektrischen Lkw bislang im Segment N1 (bis 3,5 t)** zugelassen ist, also im leichten Verteiler- und Zustellverkehr eingesetzt wird. Fahrzeuge der Klassen N2 (3,5–12 t) und N3 (>12 t), insbesondere im schweren Fernverkehr, sind nach wie vor nur in geringer Stückzahl vertreten.

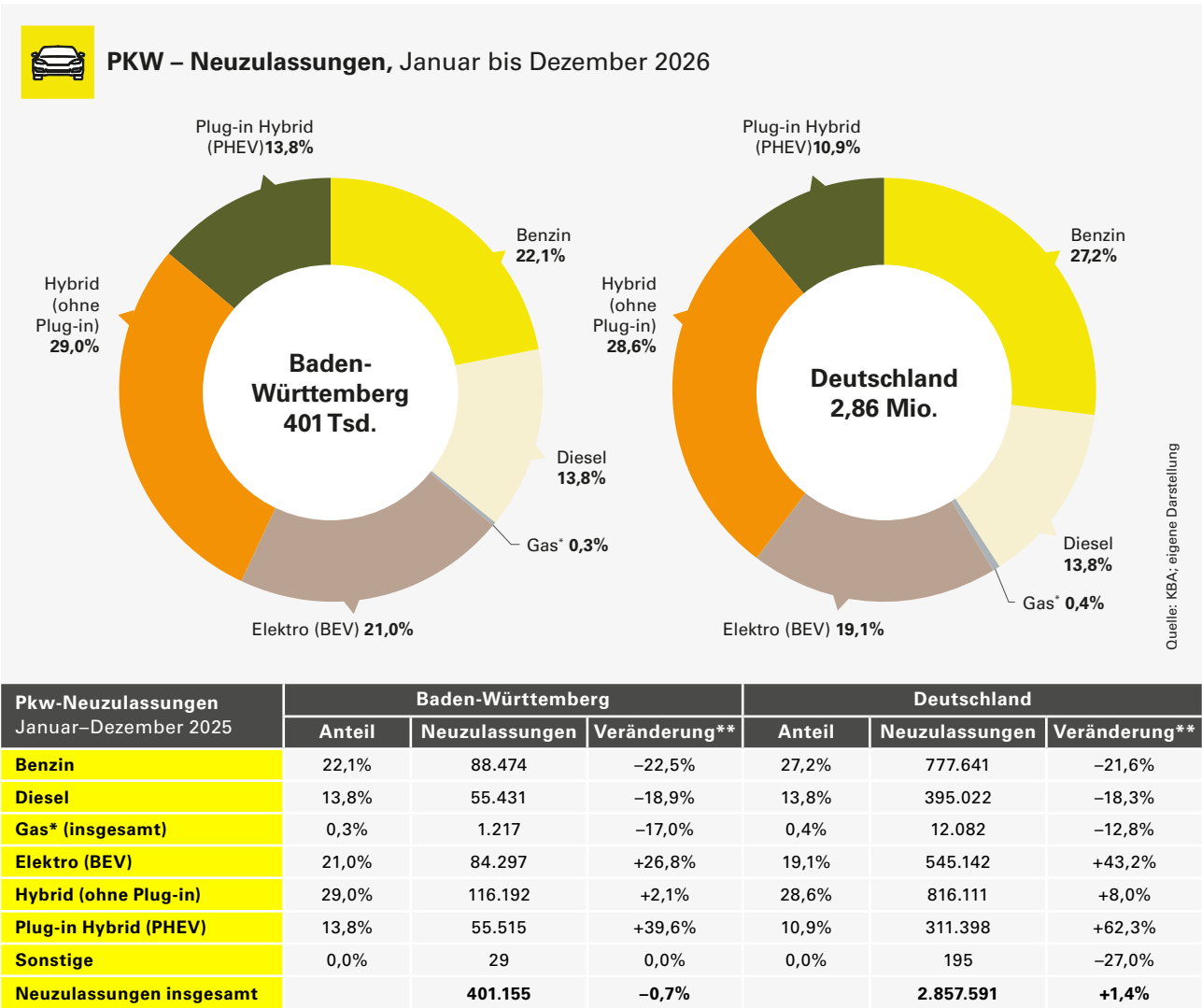


4 | KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 1. Januar 2025 (FZ 27)

Neuzulassungen von PKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten

Kombinierter Marktanteil von Benzin und Diesel fällt in BW erstmals unter 40% (Stand: 12/2025)⁵

Von Januar bis Dezember 2025 wurden in Baden-Württemberg 401.155 Pkw neu zugelassen. Damit lag das Ergebnis **0,7 Prozent unter dem Vorjahr** (–2.969 Zulassungen). Deutschlandweit stiegen die Neuzulassungen dagegen auf **2.857.591 Pkw** und lagen **1,4 Prozent über dem Vorjahreswert** (+40.260). Benzin- und Diesel-Pkw verzeichneten in beiden Betrachtungsräumen deutliche Rückgänge. In Baden-Württemberg sanken Benziner auf **88.474** (–22,5 Prozent) und Diesel auf 55.431 (–18,9 Prozent). Auch bundesweit gingen Benziner auf **777.641** (–21,6 Prozent) und Diesel auf 395.022 (–18,3 Prozent) zurück. Zusammen erreichten Benzin und Diesel damit **35,9 Prozent Anteil** in Baden-Württemberg und **41,0 Prozent** in Deutschland, was die weiterhin abnehmende Bedeutung konventioneller Zulassungen im Südwesten und im Bund abbildet. Demgegenüber legten die elektrifizierten Antriebe insgesamt zu. In Baden-Württemberg entfielen **63,8 Prozent** der Neuzulassungen auf Batterieelektrofahrzeuge, Hybride ohne Plug-in und Plug-in-Hybride; in Deutschland lag dieser Anteil bei **58,6 Prozent**. Innerhalb dieser Gruppe stellten Hybride ohne Plug-in das größte Volumen mit **116.192 Zulassungen** in Baden-Württemberg (+2,1 Prozent) und **816.111** in Deutschland (+8,0 Prozent). Batterieelektrische Pkw stiegen auf **84.297** (+26,8 Prozent) bzw. **545.142** (+43,2 Prozent). Plug-in-Hybride nahmen ebenfalls zu, in Baden-Württemberg auf **55.515** (+39,6 Prozent) und in Deutschland auf **311.398** (+62,3 Prozent). Die Zuwächse der elektrifizierten Antriebe glichen die Rückgänge bei Benzin und Diesel bundesweit aus, während sie in Baden-Württemberg die Verluste nur nahezu kompensierten.

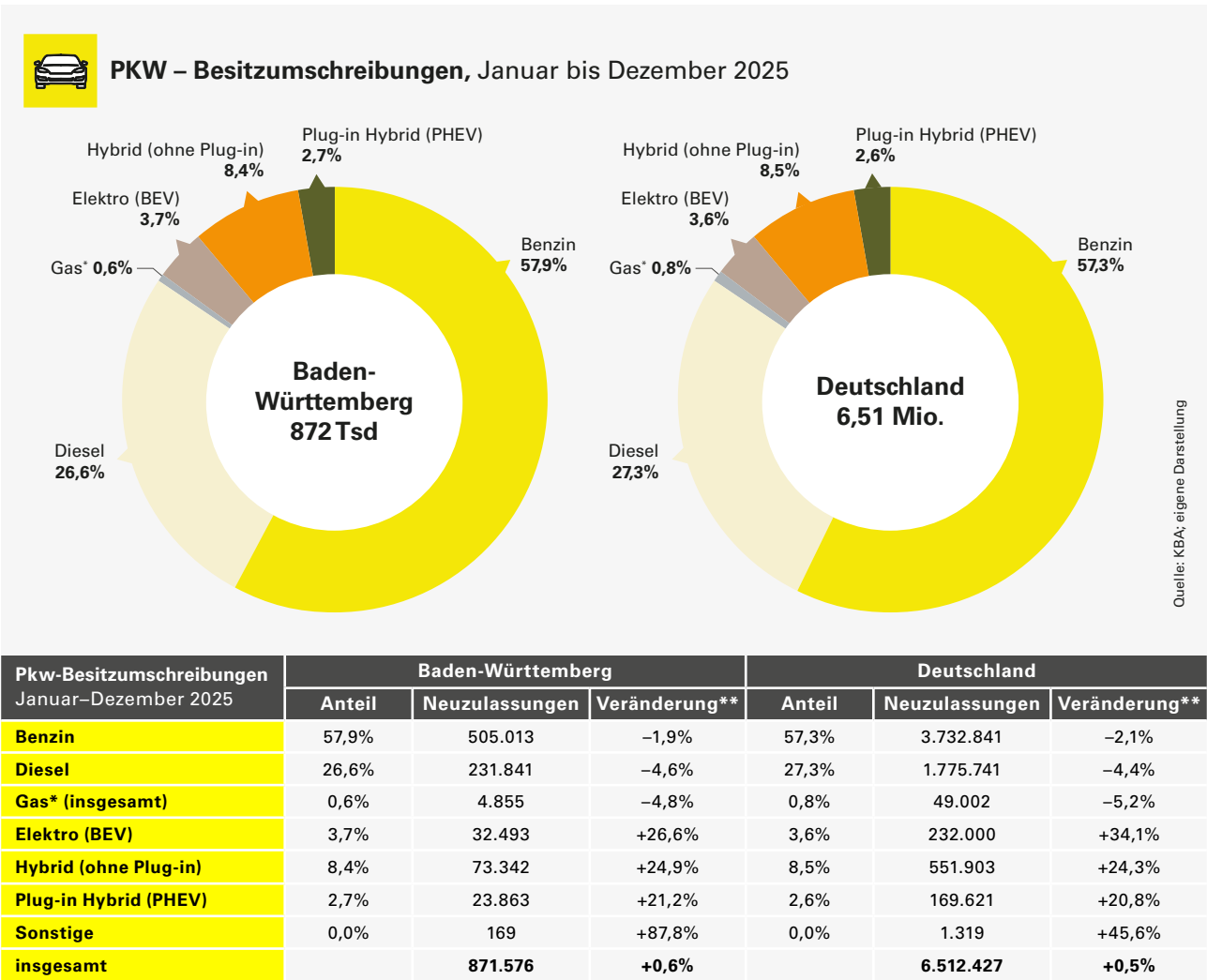


5 | KBA: Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern – Monatsergebnisse, Dezember 2025 (FZ 8)

Besitzumschreibungen von PKW in Baden-Württemberg und Deutschland nach Kraftstoffarten

Gebrauchtwagenmarkt leicht im Plus, Wachstum durch Elektro-Antriebe (Stand: 12/2025)⁶

Im Jahr 2025 wechselten in **Baden-Württemberg 871.576 Pkw** den Halter. Das entsprach einem **leichten Anstieg um 0,6 Prozent** gegenüber dem Vorjahr. Auch in **Deutschland** nahm die Zahl der Besitzumschreibungen moderat zu und erreichte **6,51 Millionen Fahrzeuge** (+0,5 Prozent). Hinter dieser stabilen Gesamtentwicklung stehen jedoch deutlich unterschiedliche Bewegungen nach Antriebsarten. Benzin- und Diesel-Pkw dominierten den Gebrauchtwagenmarkt weiterhin. In Baden-Württemberg entfielen **84,5 Prozent** aller Umschreibungen auf diese beiden Antriebe, bundesweit waren es **84,6 Prozent**. Gleichzeitig gingen ihre Umschreibungszahlen zurück. Benzinern nahmen im Südwesten um **1,9 Prozent** ab, Diesel um **4,6 Prozent**. Ein ähnliches Bild zeigte sich bundesweit mit Rückgängen von **2,1 Prozent** bei Benzin- und **4,4 Prozent** bei Dieselfahrzeugen. Damit verringerte sich die Umschreibungsaktivität bei konventionellen Antrieben stärker als der Gesamtmarkt. Demgegenüber entwickelten sich die elektrifizierten Antriebe dynamisch. Batterieelektrische Pkw erreichten in Baden-Württemberg **32.493 Besitzumschreibungen**, ein **Zuwachs von 26,6 Prozent**. Bundesweit fiel der Anstieg mit **34,1 Prozent** noch ausgeprägter aus. Hybridfahrzeuge ohne Plug-in wuchsen im Südwesten um **24,9 Prozent** auf **73.342 Umschreibungen** und stellten damit das volumenstärkste Segment innerhalb der elektrifizierten Antriebe. Plug-in-Hybride legten ebenfalls deutlich zu, mit **21,2 Prozent** in Baden-Württemberg und **20,8 Prozent** in Deutschland. Strukturell erhöhte sich damit der Anteil elektrifizierter Antriebe an allen Besitzumschreibungen. In Baden-Württemberg entfielen **14,8 Prozent** der Umschreibungen auf BEV, Hybrid- und Plug-in-Hybridfahrzeuge, bundesweit **14,7 Prozent**. **Der Gebrauchtwagenmarkt spiegelt damit zunehmend die Verschiebungen wider, die zuvor bei den Neuzulassungen zu beobachten waren**, während Benzin- und Diesel-Pkw zwar weiterhin prägend bleiben, jedoch an relativer Bedeutung verlieren.



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

Stromladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg und Deutschland

Baden-Württemberg baut Versorgungsdichte weiter aus (Stand: 01.12.2025)^{7,8}

Zum 1. Dezember 2025 sind in Baden-Württemberg **32.329 öffentlich zugängliche Ladepunkte** erfasst, davon **26.752 Normal-ladepunkte** und **5.577 Schnellladepunkte**. Gegenüber Dezember 2024 entspricht dies einem Ausbau um **14 %**. Deutschlandweit stieg die Zahl der Ladepunkte im selben Zeitraum um **17 %** auf **188.340**. Im regionalen Vergleich weist Baden-Württemberg eine überdurchschnittliche Versorgungsdichte auf. Mit **285 Ladepunkten je 100.000 Einwohner** liegt das Land klar über dem Bundeswert von **222**. Diese Position resultiert vor allem aus einer breiten räumlichen Verteilung der Ladeinfrastruktur. Auch absolut zählt Baden-Württemberg zur Spitzengruppe der Flächenländer und liegt hinter Nordrhein-Westfalen und Bayern an dritter Stelle.

Die Struktur des Netzes unterscheidet sich dabei erkennbar vom bundesweiten Durchschnitt. Der Anteil der Schnellladepunkte beträgt in Baden-Württemberg **17 %** und liegt damit unter dem Bundeswert von **25 %**. Entsprechend fällt die durchschnittliche Ladeleistung je Ladepunkt mit **33 kW** geringer aus als im Bundesdurchschnitt (**43 kW**). Dies deutet auf einen Ausbau hin, der stärker auf flächendeckende Grundversorgung ausgerichtet ist, während bundesweit leistungsstärkere Ladepunkte stärker zum Tragen kommen. Gleichzeitig nimmt die insgesamt verfügbare Ladeleistung im Land deutlich zu. Sie beläuft sich auf **1.061.527 kW**, was einem Zuwachs von **22 %** gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Das Verhältnis von **10 batterieelektrischen Fahrzeugen je öffentlichem Ladepunkt** liegt in Baden-Württemberg auf dem Niveau des Bundesdurchschnitts und bestätigt damit eine strukturelle Vergleichbarkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Abhängigkeit des E-Pkw-Bestandes. Die Kennzahl erlaubt jedoch nur eine begrenzte Einordnung, da sie weder regionale Nutzungsunterschiede noch die Leistungsfähigkeit der Ladepunkte abbildet und den privaten Ladebereich nicht erfasst.

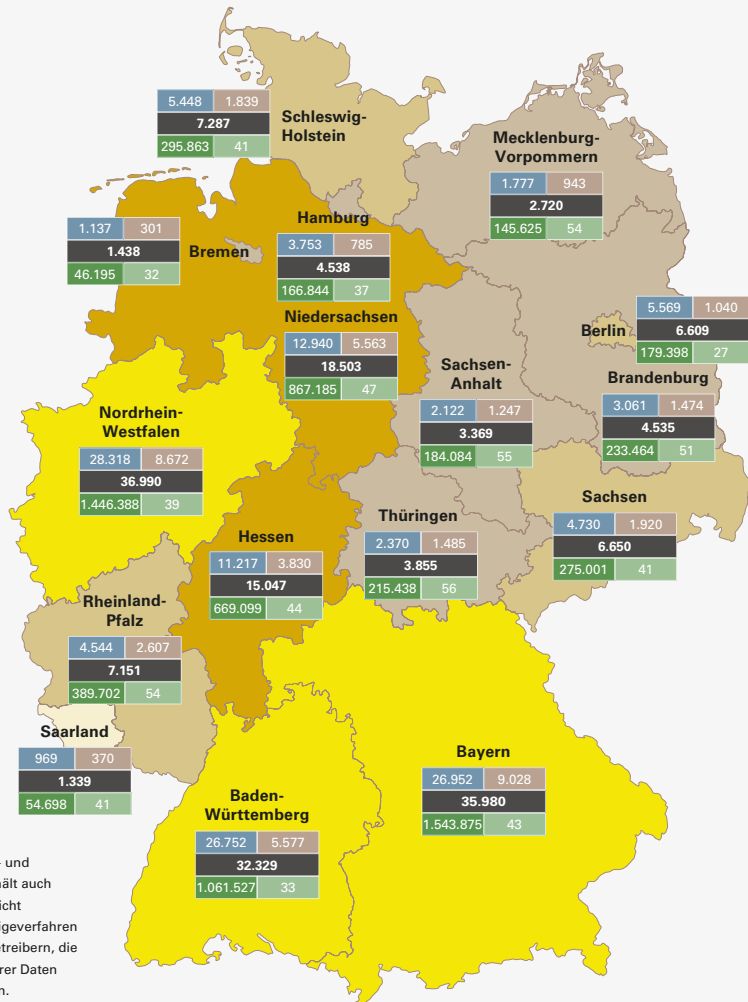
	NLP	SLP	Ladepunkte	kW gesamt	kW je LP	LP je 100.000 EW	Anteil SLP
Baden-Württemberg	26.752	5.577	32.329	1.061.527	33	285	17%
Bayern	26.952	9.028	35.980	1.543.875	43	268	25%
Berlin	5.569	1.040	6.609	179.398	27	175	16%
Brandenburg	3.061	1.474	4.535	233.464	51	176	33%
Bremen	1.137	301	1.438	46.195	32	208	21%
Hamburg	3.753	785	4.538	166.844	37	238	17%
Hessen	11.217	3.830	15.047	669.099	44	234	25%
Mecklenburg-Vorpommern	1.777	943	2.720	145.625	54	167	35%
Niedersachsen	12.940	5.563	18.503	867.185	47	227	30%
Nordrhein-Westfalen	28.318	8.672	36.990	1.446.388	39	203	23%
Rheinland-Pfalz	4.544	2.607	7.151	389.702	54	171	36%
Saarland	969	370	1.339	54.698	41	135	28%
Sachsen	4.730	1.920	6.650	275.001	41	163	29%
Sachsen-Anhalt	2.122	1.247	3.369	184.084	55	155	37%
Schleswig-Holstein	5.448	1.839	7.287	295.863	41	246	25%
Thüringen	2.370	1.485	3.855	215.438	56	182	39%
Deutschland	141.659	46.681	188.340	7.774.384	43	222	25%

7 | Werte für kW gesamt und kW je LP zum 01.12.2025 (Stand Januar 2026), Einwohnerzahlen zum 31.12.2023

8 | Bundesnetzagentur, Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur: [Bundesnetzagentur - Ladesäulenkarte](#) (abgerufen am 15.01.2026)



Öffentlich zugängliche Ladepunkte nach Bundesländern (Stand: 01.12.2025)



- Normalladepunkte
- Schnellladepunkte
- Gesamtanzahl Ladepunkte
- kW gesamt*
- kW je LP**

Anzahl der Ladepunkte je Bundesland

- unter 2000
- 2.000 bis unter 5.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 10.000 bis unter 20.000
- 20.000 und mehr

Erläuterung:
*kW gesamt = gesamte Ladeleistung (als Nennleistung der Ladeeinrichtungen)
**kW je LP = durchschnittliche spezifische Ladeleistung (als Nennleistung der Ladeeinrichtungen) je Ladepunkt

Bei der Ladeleistung handelt es sich um die Nennleistung der Ladeeinrichtungen und nicht um die kumulierte Leistung der einzelnen Ladepunkte. Die gesamte Ladeleistung beschreibt also die insgesamt bundeslandweit gleichzeitig nutzbare Leistung der Ladepunkte.

Die Anzahl der Normal- und Schnellladepunkte enthält auch Meldungen aus noch nicht abgeschlossenen Anzeigeverfahren und Meldungen von Betreibern, die der Veröffentlichung ihrer Daten nicht zugestimmt haben.

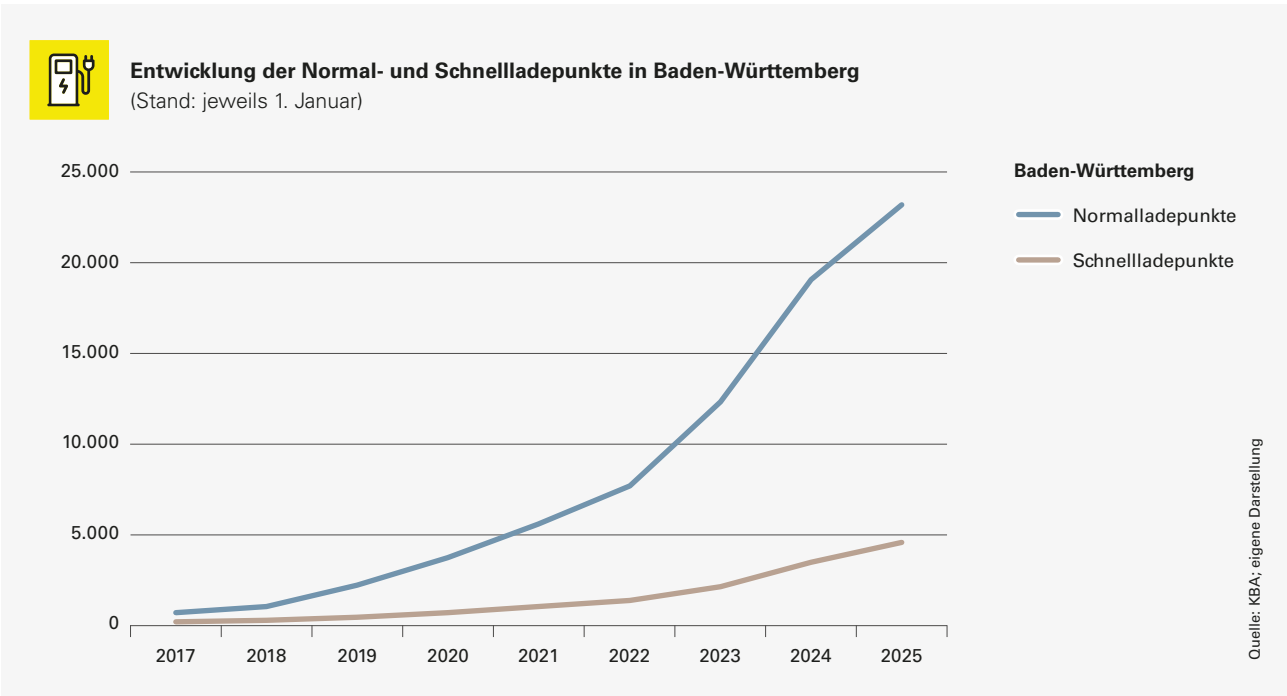
Deutschland insgesamt:

141.659	42.147
188.340	
7.774.384	

Quelle: BNetzA, EasyMap-Kartengrundlage: © LUTUM+TAPPERT, Bonn; eigene Darstellung

Stromladeinfrastruktur – Anzahl der Ladepunkte seit 2022 verdoppelt (Stand: jeweils 1. Januar)⁹

Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg wurde in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut. Besonders dynamisch fiel der Ausbau seit 2021 aus: **Allein zwischen 2021 und 2025 wurden über 17.000 Normalladepunkte und mehr als 3.400 Schnellladepunkte zusätzlich installiert.** Auch die Ladepunktdichte je 100.000 Einwohner erhöhte sich in diesem Zeitraum erheblich: von 8 (2017) auf 246 (2025). Der stärkste relative Zuwachs erfolgte zwischen 2021 und 2023, als sich die Ladepunktdichte im Land von 60 auf 130 nahezu verdoppelte. Parallel zur Erweiterung des Netzes entwickelte sich auch das Verhältnis zwischen E-Pkw und öffentlichem Ladepunkt. In den Jahren 2017 bis 2020 lag dieses Verhältnis bei unter 12 E-Pkw pro Ladepunkt, stieg dann infolge der starken Zulassungsdynamik temporär auf 23 (2022) an und sank seither wieder auf 16 im Jahr 2025. Diese Entwicklung deutet auf eine **zunehmende Entlastung der Infrastruktur** hin, auch wenn regionale Unterschiede im Ladezugang in dieser Kennziffer nicht abgebildet sind. Die **durchschnittliche Ladeleistung pro Ladepunkt** ist im selben Zeitraum **von 22 kW (2017) auf 31 kW (2025) gestiegen.** Der größte Leistungssprung fand bis 2019 statt, seither pendelt sich der Wert weitgehend auf diesem Niveau ein. Verglichen mit dem Bundesdurchschnitt (37 kW) liegt Baden-Württemberg hier leicht darunter, was auf einen **überdurchschnittlich hohen Anteil von Normalladepunkten** schließen lässt.



Ladeinfrastruktur		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BW	NLP	695	1.012	2.163	3.732	5.588	7.629	12.309	19.032	23.202
	SLP	141	220	431	656	1.032	1.347	2.108	3.415	4526
	LP je 100.000 EW *	8	11	23	40	60	81	130	199	246
	E-Pkw je LP **	12	15	11	10	16	23	21	18	16
	kW je LP	22	23	28	27	29	30	29	31	31
D	NLP	5.966	9.495	16.723	26.040	35.781	46.925	67.288	100.889	125.888
	SLP	641	1.365	2.460	3.845	5.763	8.230	13.253	24.478	36.546
	LP je 100.000 EW*	8	13	23	36	50	65	96	149	193
	E-Pkw je LP**	8	9	8	8	14	21	23	19	14
	kW je LP	20	22	24	28	29	32	31	35	37

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

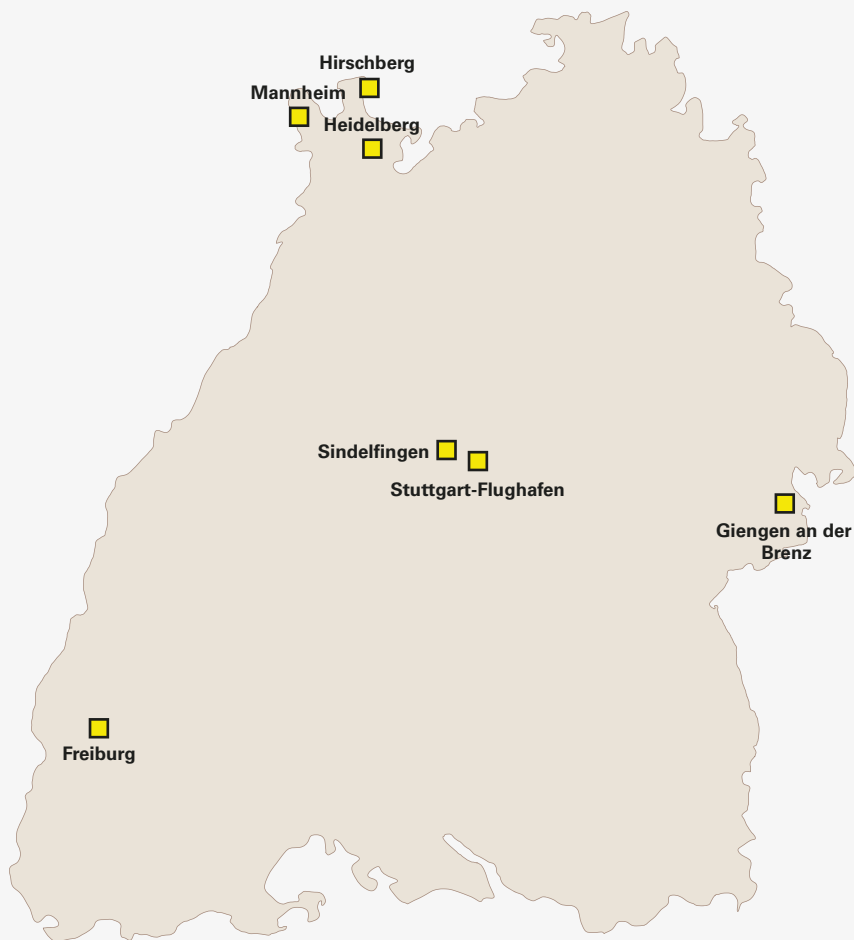
9 | Bundesnetzagentur, Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur: [Bundesnetzagentur - Ladesäulenkarte](#) (abgerufen am 12.06.2025)

Wasserstofftankstellen

Bundesweit gibt es derzeit **50 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen** (350 bar und 700 bar). In **Baden-Württemberg** kann derzeit an **7 Standorten** Wasserstoff getankt werden, zwei weitere befinden sich in der Realisierung. Gleichzeitig werden die bestehenden und entstehenden Standorte für die 350-bar-Betankung von Nutzfahrzeugen ausgebaut.¹⁰



Standorte der Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg (Stand: 01/2026, 350 und 700 bar)



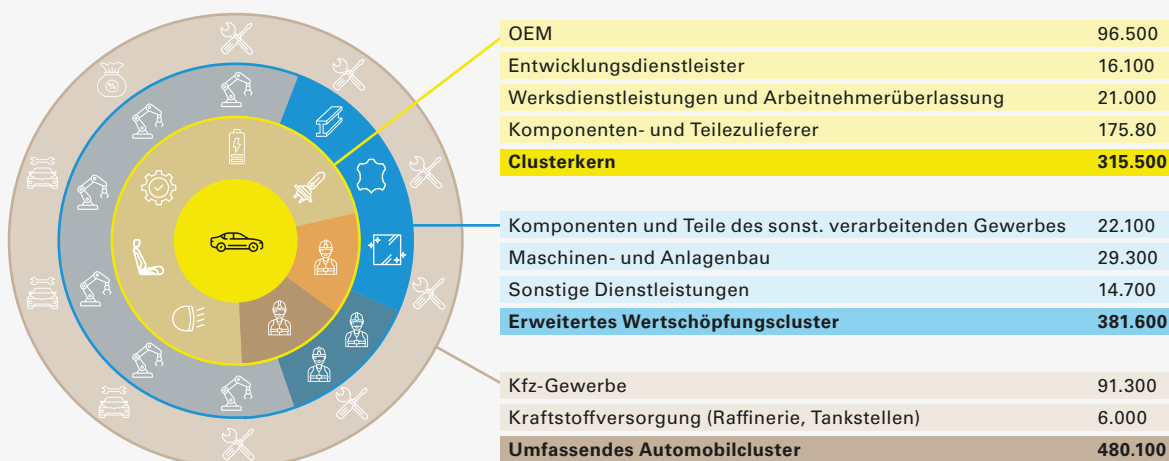
Quelle: H2 Mobility; eigene Darstellung

10 | H2 Mobility: <https://h2.live/>, Stand 15.01.2026

Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg

Mit circa **31 % Wertschöpfungsanteil am verarbeitenden Gewerbe** ist die Automobilwirtschaft eine wirtschaftlich sehr relevante Industrie in Baden-Württemberg. Dies zeigt sich auch bei der Betrachtung der Beschäftigtenstruktur.¹¹ Stand 2022 sind rund ca. **480.100 Beschäftigte** der Automobilwirtschaft zuzuordnen.¹² Das baden-württembergische Automobilcluster umfasst Unternehmen, die sich auf Produktion, Vertrieb, Wartung, Reparatur und andere Dienstleistungen rund um Kraftfahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge) spezialisiert haben. Das Automobilcluster kann in **Clusterkern, erweitertes Wertschöpfungscluster und vollständiges Automobilcluster** unterteilt werden. Der Clusterkern umfasst Fahrzeughersteller und wichtige Zulieferunternehmen, während das erweiterte Wertschöpfungscluster Unternehmen einschließt, die nicht ausschließlich auf Kraftfahrzeuge ausgerichtet sind. Das vollständige Automobilcluster umfasst Branchen, die für die Nutzung von Kraftfahrzeugen unerlässlich sind, wie das Kfz-Gewerbe und die Kraftstoffversorgung durch Tankstellen und Raffinerien. Insgesamt hängt jeder zehnte Arbeitsplatz in Baden-Württemberg von der Automobilbranche ab.

Beschäftigtenzahlen der Branche (Stand: 2023)



Quelle: e-mobil BW, Strukturstudie BW 2023

11 | Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Bruttoinlandsprodukt und Bruttowertschöpfung

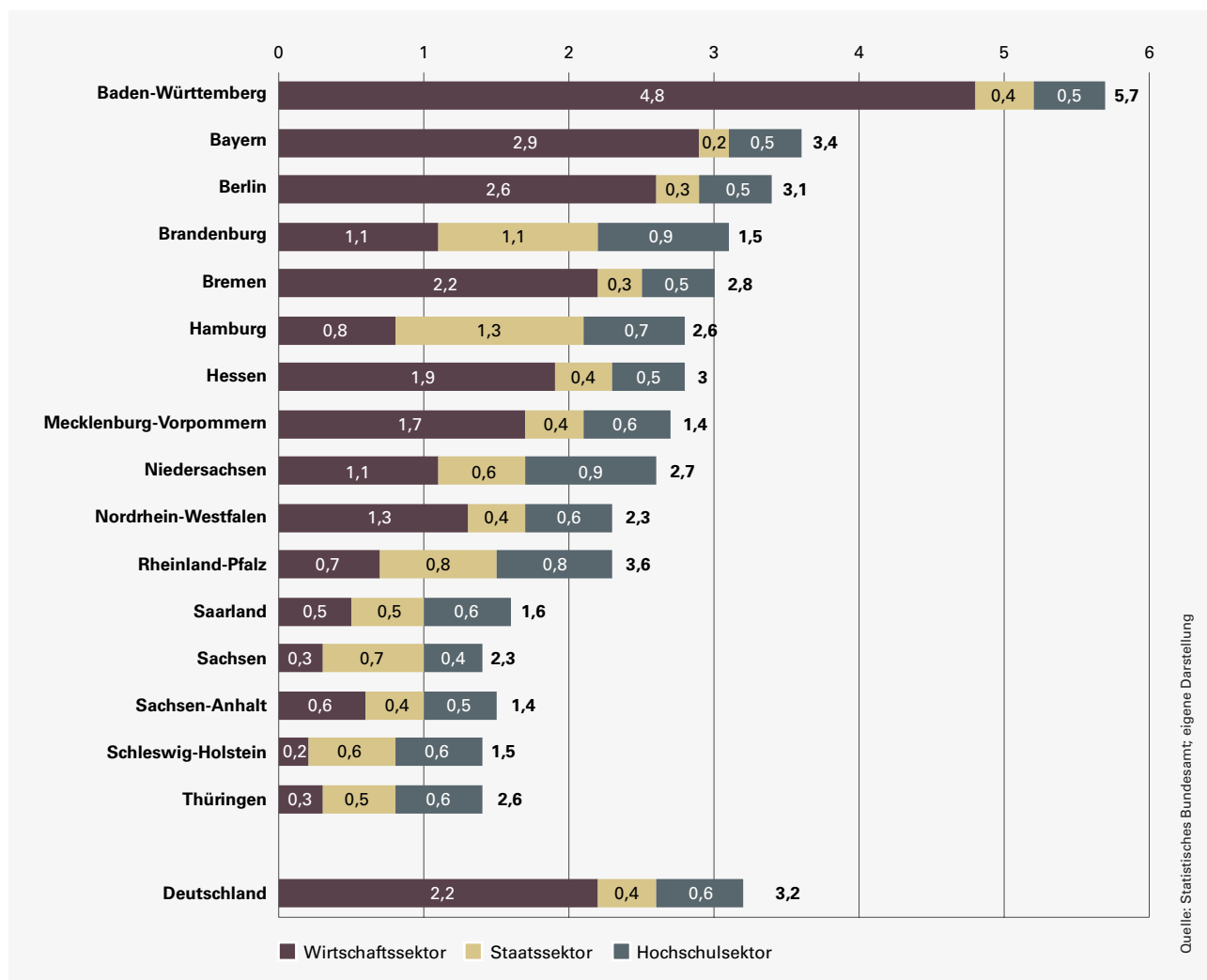
12 | Strukturstudie BW 2023 Transformation der Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie in Baden-Württemberg durch Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung

Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE)

Im Jahr 2023 beliefen sich die Ausgaben für Forschung und Entwicklung (FuE) in Baden-Württemberg auf **36,1 Mrd. Euro**. Gegenüber 2021 entspricht dies einem Zuwachs um 5,7 Mrd. Euro bzw. +19 %. Rund **30,2 Mrd. Euro** entfielen dabei auf den Wirtschaftssektor, 3,2 Mrd. Euro auf die Hochschulen und 2,7 Mrd. Euro auf den Staatssektor und außeruniversitäre Einrichtungen. Auch im Bundesländervergleich nimmt Baden-Württemberg eine Spitzenstellung ein. Mit einem Anteil von **27 % an den gesamten FuE-Ausgaben in Deutschland** trägt das Land überproportional zum nationalen Forschungsaufwand von insgesamt 132,0 Mrd. Euro bei. Zusammen mit Bayern (20 %) entfallen nahezu die Hälfte der gesamten FuE-Aktivitäten auf die beiden Länder.

Besonders hervorzuheben ist die **FuE-Intensität**, also der Anteil der FuE-Ausgaben am Bruttoinlandsprodukt. Sie lag 2023 in Baden-Württemberg bei **5,7 %** und damit mit deutlichem Abstand über dem Bundesdurchschnitt von 3,2 %. Damit bestätigt sich, dass Baden-Württemberg seine Stellung als forschungsintensivstes Bundesland auch 2023 deutlich ausbauen konnte, vor allem getragen durch den hohen Einsatz der Wirtschaft, die fast fünf **Prozentpunkte des regionalen BIP** in FuE investiert.

FuE-Ausgabenintensität in den Bundesländern 2023 nach Sektoren (in Prozent)¹³



13 | Stifterverband Wissenschaftsstatistik; Statistisches Bundesamt; Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“; Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2025). FuE-Ausgaben insgesamt bezogen auf das nominale Bruttoinlandsprodukt (zuletzt geprüft am 15.09.2025).

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.