Elektro Deutschland Oktober 2026

1. Übersicht Pkw-Neuzulassungen

	Okt. 2026	Okt. 2025	26/25 in	Jan.-Okt. 2026	Jan.-Okt. 2025	26/25 in	Anteil Okt. 2026	Anteil Okt. 2025	Anteil Jan.-Okt. 2026	Anteil Jan.-Okt. 2025
Elektro gesamt	**122.591**	**83.371**	**47%**	**974.235**	**683.380**	**43%**	**48,2%**	**33,3%**	**39,3%**	**29,0%**
darunter										
BEV	94.086	52.425	79%	698.230	434.627	61%	37,0%	21,0%	28,2%	18,4%
Brennstoffzelle	6	0	-	17	47	-64%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Plug-In Hybrid (PHEV)	28.499	30.946	-8%	275.988	248.706	11%	11,2%	12,4%	11,1%	10,5%
Zum Vergleich:										
Hybrid (ohne Plug-In)	*67.432*	*70.652*	*-5%*	*700.127*	*673.922*	*4%*	*26,5%*	*28,2%*	*28,3%*	*28,6%*
dar. Mild-Hybrid*	*53.200*	*58.487*	*-9%*	*576.627*	*562.437*	*3%*	*20,9%*	*23,4%*	*23,3%*	*23,8%*
LPG	*2.065*	*932*	*122%*	*12.987*	*9.935*	*31%*	*0,8%*	*0,4%*	*0,5%*	*0,4%*
Alternative Antriebe ges.	192.088	154.955	24%	1.687.349	1.367.237	23%	75,5%	61,9%	68,1%	57,9%
Neuwagen gesamt	254.492	250.133	2%	2.476.290	2.360.481	5%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

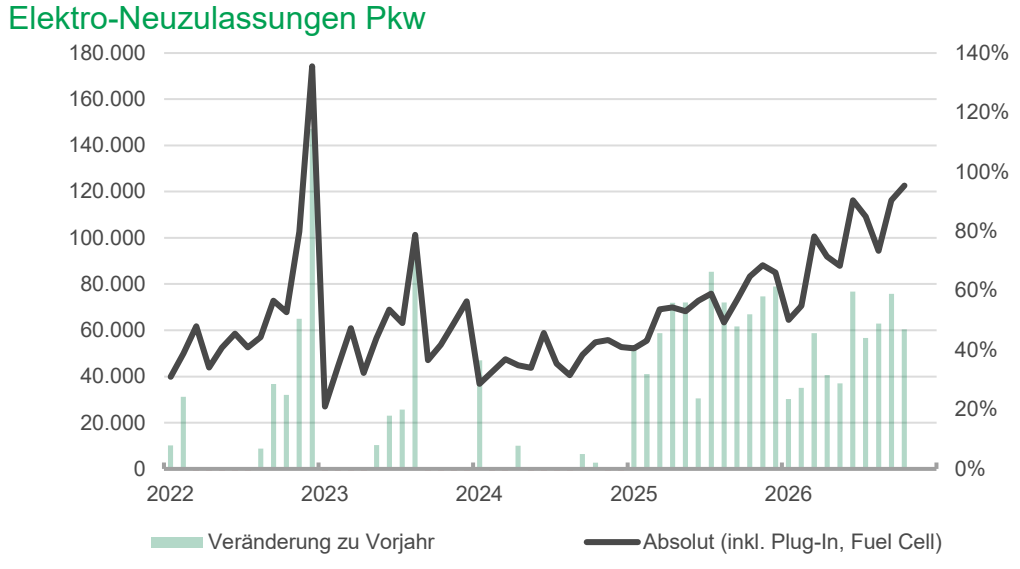
* Aktueller Monat geschätzt.

Quelle: KBA, VDA

Im Oktober ziehen die **E-Auto-Neuzulassungen** um 47% (Vormonat +59%) auf 122.600 Stück an. Der E-Anteil erreicht 48,2% (+14,9 Prozentpunkte, Vormonat 45,3%). Die Förderung und die hohen Spritpreise beflügeln den E-Markt. Treiber sind die **BEV**, die um 79% ansteigen, während die **PHEV** 8% gegenüber dem hohen Vorjahreslevel verlieren. Der **BEV-Anteil** erreicht 37,0% (+16,0 Prozentpunkte, Vormonat 34,5%). Der hochgerechnete Trend bei den BEV ergäbe 5,46 Mio. BEV im Bestand 2030.

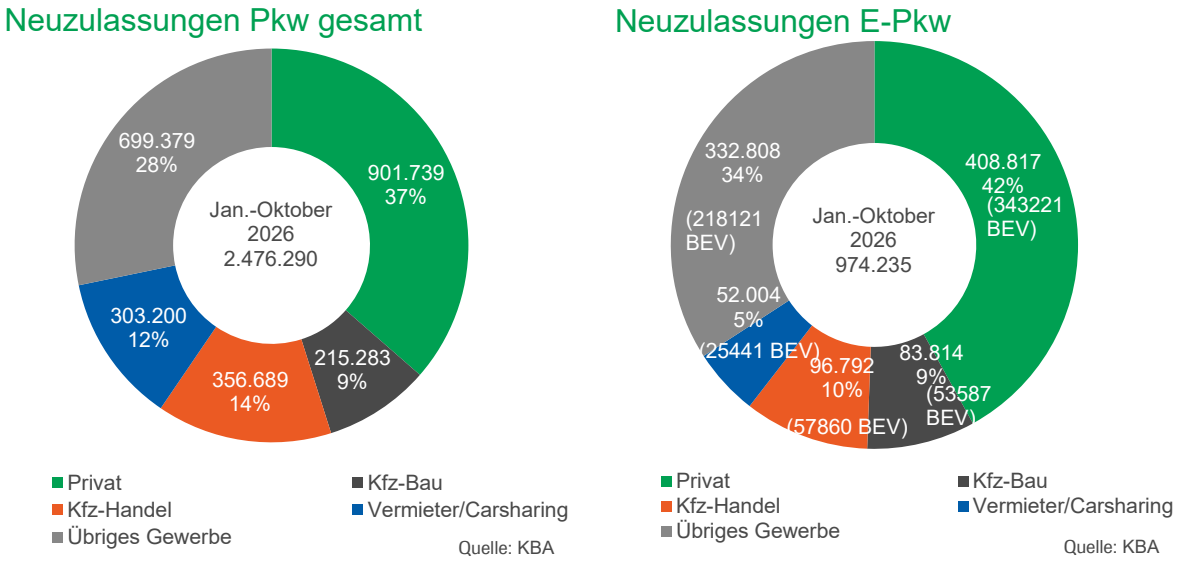
Der **Marktanteil** der **deutschen Hersteller** konsolidiert sich im Oktober auf 64% (Vormonat 55%, Vorjahr 72%) und liegt damit knapp 4 Prozentpunkte unter dem Anteil am Gesamtmarkt. Der Marktanteil der deutschen Hersteller bei BEV reduziert sich auf 61% (Vorjahr 72%). Bei PHEV steigt er ggü. Okt. 25 um einen Prozentpunkt auf 73%. Hier haben (s.a. 6.) Stellantis, Tesla sowie chinesische Marken wie insbes. BYD Marktanteile gewonnen.

Die **E-Pkw-Markt-Prognose 2026 liegt weiterhin bei 1.248.000 Stück (+46%).** Dahinter verbergen sich 348.000 PHEV (+12%) sowie 899.000 BEV (+65%).



Quelle: KBA

2. Halterart

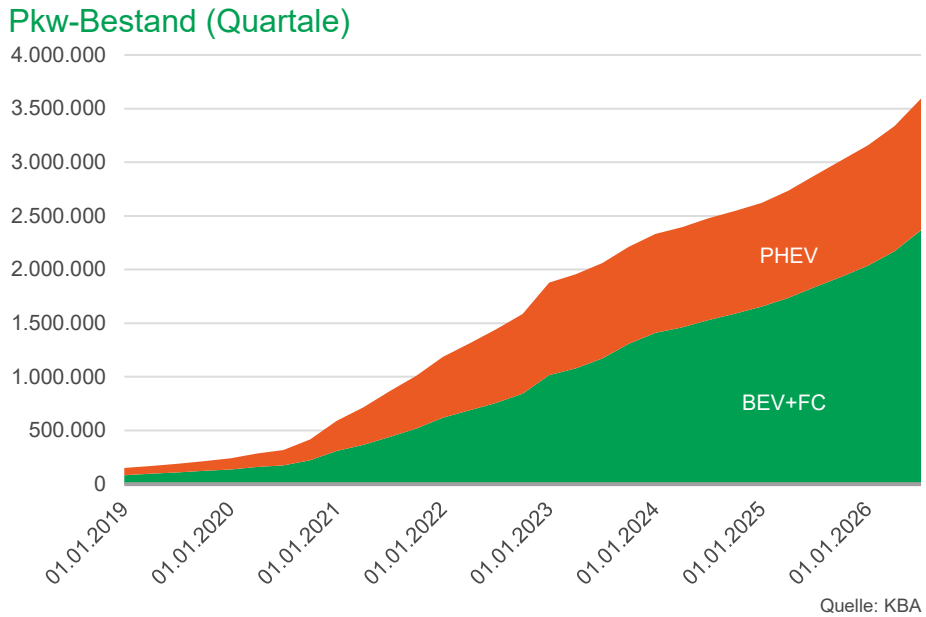


Im Jahresverlauf liegen die **Privaten** bei den E-Pkw mit 42% (Vorjahr 30%) klar vor dem **übrigen Gewerbe** mit 34% (Vorjahr 40%) an der Spitze. Hohe, volatile Kraftstoffpreise und die neue Förderung sorgen für eine gesteigerte private E-Nachfrage. Der **Kfz-Handel** fällt von 12% auf 10%, der **Kfz-Bau** verliert sogar vier Prozentpunkte auf 9%. **Vermieter/Carsharing** liegen bei 5% (Vorjahr dito).

3. Bestand

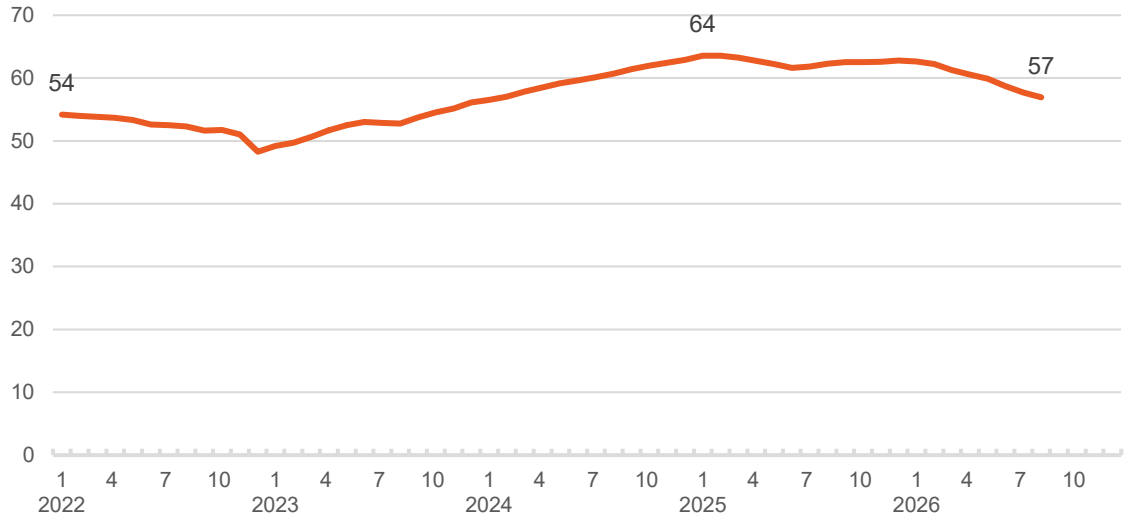
Der **Bestand am 1.7.2026** betrug **3,539 Mio. Elektro-Pkw (KBA)**, davon waren 2,365 Mio. BEV.

Am 1.11.2026 lag der **Bestand** bei geschätzt **3,98 Mio. Elektro-Pkw**, davon entfielen etwa 2,65 Mio. auf BEV. Damit waren rund 8,0 Prozent des Pkw-Bestandes elektrisch angetrieben und davon 5,3 Prozentpunkte reine BEV.



4. Ladenetz, 1.9.2026 (keine neuen Daten)

Öffentlich zugängliche Ladepunkte pro 1.000 E-Autos



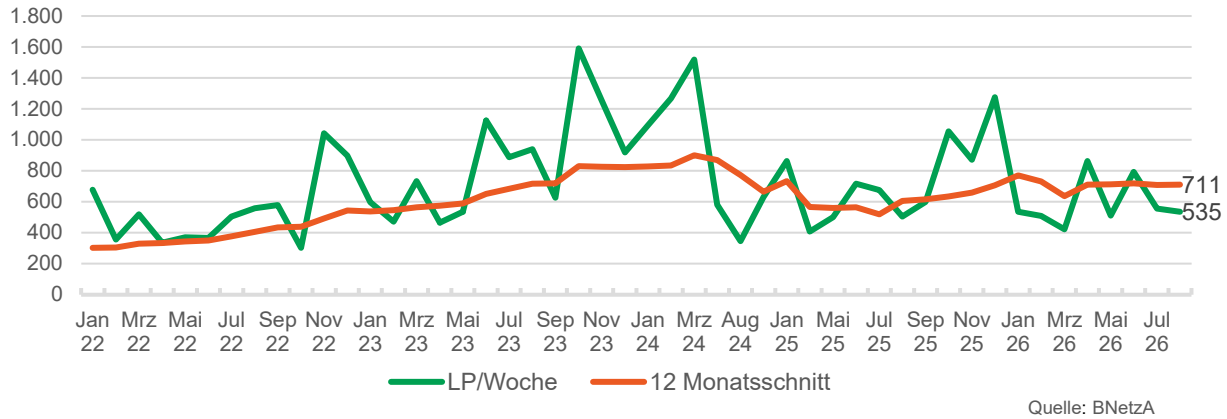
Quelle: BNetzA

Am **1. September 2026** waren bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) in Deutschland **214.434 öffentliche Ladepunkte** (LP), davon 55.572 Schnellladepunkte mit einer Leistung von über 22 kW und davon wiederum **41.621 High Performance Ladepunkte** mit über 149 kW) gemeldet. Bei einem Bestand von rund 3,865 Mio. E-Pkw am 1.9. sinkt die Ladepunktdichte auf 57 Ladepunkten je 1.000 E-Autos (oder 18 E-Autos auf einen LP). Der **gleitende Zwölfmonatsschnitt** stagniert bei 711 LP pro Woche, im August hat sich der Ausbau auf 535 Ladepunkte pro Woche verlangsamt.

Bei dem **jetzigen Ausbautempo** ständen **2030 rund 375.000 LP** zur Verfügung. Das liegt etwas unterhalb der Berechnungen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) die in ihrer 2024er Studie je nach dem Ausbau der privaten LP von einem Bedarf zwischen 380.000 und 680.000 LP 2030 ausgegangen waren.

Bei der Abdeckung beziehen wir uns auf **Gemeinden ab 500 Einwohnern**, um eine Verzerrung aufgrund kleiner Gemeinden zu vermeiden. In **gut 30%** von ihnen gibt es noch gar keinen öffentlich zugänglichen **Ladepunkt**, in **61%** noch keinen öffentlich zugänglichen **Schnellladepunkt** (Stand 30.9.26).

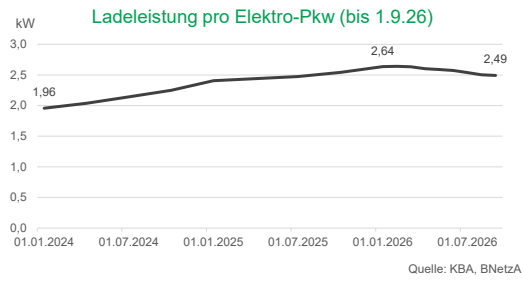
Neue öffentlich zugängliche Ladepunkte je Woche (mit Nachmeld.)

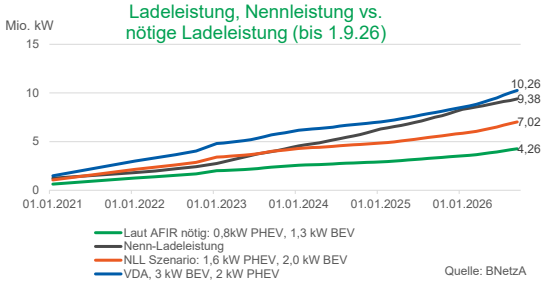


Quelle: BNetzA

Betrachtet man als Maßzahl die **Ladeleistung pro Elektro-Pkw**, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur abzubilden, so hat es seit 1.1.2024 einen Anstieg von 1,96 kW auf 2,49 kW am 1.9.26 gegeben. Dieses Verhältnis ist jedoch seit dem Peak von 2,64 kW im Januar/Februar rückläufig. Das heißt **im bisherigen Jahresverlauf geschieht der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Leistung gerechnet langsamer als der Hochlauf der E-Neuzulassungen**.

In der **AFIR-Verordnung**, die den Ladepunktausbau in der EU reguliert, werden 0,8 kW pro PHEV und 1,3 kW pro BEV als Mindestladeleistung für die öffentliche Ladeinfrastruktur vorgegeben. Bei dem E-Bestand vom 1.9.26 wären hiernach 4,26 GW Ladeleistung nötig in Deutschland, die real installierte Nennleistung (ohne Doppelzählungen) beträgt 9,38 GW. **Deutschland übererfüllt die EU-Vorgaben für die Ladeinfrastruktur derzeit deutlich.** Der **VDA-Vorschlag sieht vor,** dass 2 kW je PHEV und 3 kW je BEV nötig sind. Das würde 10,26 GW installierte Ladeleistung bedeuten, was etwas über der aktuellen Ladeleistung in Deutschland liegt. **Hier geht die Schere zwischen von uns geforderter und realer Leistung in den letzten Monaten wieder etwas auf.**





In den einzelnen **Leistungsklassen** war das Tempo beim Ladeausbau besonders hoch bei den High Performance Ladepunkten über 149 kW (HPC), deren Anzahl in den letzten 12 Monaten um 29 Prozent anstieg. Deutschland ist bei der Anzahl der HPC in Europa klar vor Frankreich führend. Die Anzahl der Normalladepunkte stieg nur noch um 12 Prozent. 19,4 Prozent aller Ladepunkte sind inzwischen High Performance Ladepunkte. Vor einem Jahr betrug der Anteil noch 17,4 Prozent.

Ladepunkte nach Leistungsklassen

Anzahl Ladepunkte	01.09.2026	01.09.2025	Änderung in %
Gesamt	**214.334**	**185.941**	**15%**
Normalladepunkte	**157.762**	**141.077**	**12%**
0 - 3,7 kW	2.936	2.689	9%
> 3,7 - 15 kW	39.407	35.210	12%
> 15 - 22 kW	115.419	103.178	12%
Schnellladepunkte	**56.572**	**44.864**	**26%**
dav. High Perf. >149 kW	**41.621**	**32.347**	**29%**
> 22 - 49 kW	1.762	1.675	5%
> 49 - 59 kW	8.707	7.289	19%
> 59 - 149 kW	4.482	3.553	26%
> 149 - 299 kW	21.526	17.528	23%
> 299 kW	20.095	14.819	36%

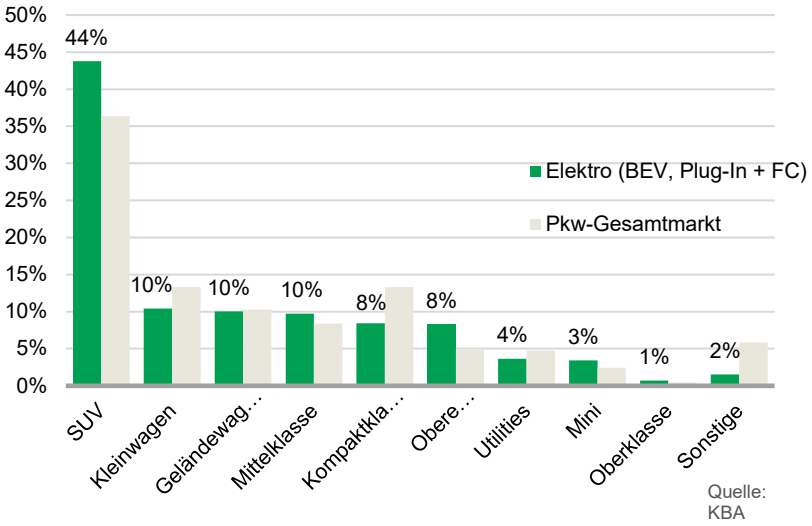
Quelle: BNetzA

Links Lkw-LIS:

- **EAFO** zu LIS schwerer Nfz, deutsche Zahlen vom September: 530 LP, davon 122 exklusiv für schwere Nfz, Deutschland in EU hinter Schweden und den Niederlanden und vor Frankreich an 3. Stelle
- **NLL-Dashboard** zur **Lkw-Ladeinfrastruktur** mit 388 Ladepunkten an 96 Standorten, 31.8.26

5. Neuzulassungen nach Segmenten

Anteile der Segmente: Jan.-Oktober 2026



Im Jahresverlauf sind 44% der E-Autos SUVs. Damit ist der SUV-Anteil signifikant höher als im Gesamtmarkt, wo er 36% beträgt. Es folgen die Klein- und die Geländewagen sowie die Mittelklasse mit je 10%. Dahinter stehen Kompakt- und obere Mittelklasse mit je 8%. Andere Segmente spielen mit Anteilen von 4% und weniger keine große Rolle. 33% der E-Autos (Gesamtmarkt 38%) entfallen auf untere Segmente bis inkl. der Mittelklasse.

6. Neuzulassungen nach Herstellern

Im Jahresverlauf rangiert **VW** vor **BMW, Mercedes-Benz** und **Stellantis (+104%)** an der Spitze der E-Neuzulassungen in Deutschland**.** Es folgt Hyundai vor BYD (+216%), Tesla (+206%) und Renault-Nissan. Auf Rang 9 liegt Geely vor **Ford**. Der BEV-Anteil ist am höchsten bei Tesla (100%) vor **Stellantis** und Hyundai (je 92%), Renault-Nissan (89%), **BMW** (73%), **VW** (67%), **Mercedes-Benz** (65%) und **Ford** (63%). Der Marktanteil der **chinesischen Hersteller** (ohne Volvo) bei EV steigt von 5,1% auf 8,4%.

Pkw-Elektroneuzulassungen nach Konzernen

Rang	Hersteller	01-10/2026	01-10/2025	Veränd.	BEV 01-10/2026	BEV-Anteil
1	VW	358.448	293.469	22%	239.980	67%
2	BMW	103.167	83.491	24%	74.850	73%
3	Mercedes-Benz*	94.275	69.100	36%	61.604	65%
4	Stellantis**	89.539	43.995	104%	82.469	92%
	dar. Opel	25.381	16.694	52%	22.869	90%
5	Hyundai	59.296	42.568	39%	54.495	92%
6	BYD	47.966	15.170	216%	18.722	39%
7	Tesla	47.742	15.595	206%	47.742	100%
8	Renault-Nissan	44.678	20.887	114%	39.945	89%
9	Geely	38.831	34.139	14%	18.816	48%
	dar. Volvo	29.703	29.514	1%	12.853	43%
10	Ford	35.339	27.094	30%	22.385	63%
	GESAMT	974.235	683.380	43%	698.230	72%
	dar. chinesische Herst.***	82.023	34.638	137%	44.051	54%
	Marktanteil	8,4%	5,1%		6,3%	

*inkl. Smart ** inkl. Leapmotor *** BYD, Geely (ohne Volvo), Great Wall, Nio, SAIC etc. Quelle: KBA

7. Neuzulassungen nach Modellen

Top-10: Januar - Oktober 2026

		BEV	PHEV	Anzahl	±%	% Kfz-Handel	% Privat	Oktober	±%
1.	**Skoda Elroq**	34.441		34.441	78%	4%	54%	3.542	7%
2.	Tesla Model Y	31.998		31.998	210%	2%	83%	2.534	444%
3.	**Skoda Enyaq**	27.226		27.226	29%	5%	20%	2.882	11%
4.	**VW ID.3**	27.165		27.165	5%	5%	43%	2.813	-8%
5.	**VW ID.7**	26.048		26.048	-8%	3%	7%	3.576	12%
6.	**BMW X1**	20.534	4.892	25.426	24%	3%	56%	3.799	50%
7.	**Audi A6**	17.167	7.407	24.574	88%	5%	16%	3.041	85%
8.	**Mercedes GLK, GLC**	11.772	10.610	22.382	171%	14%	18%	4.444	283%
9.	**VW ID.4/ID.5**	21.772		21.772	-8%	2%	18%	3.188	26%
10.	**Mercedes CLA-Klasse**	20.231	65	20.296	310%	8%	31%	2.772	69%

Grün = wächst schneller, Orange = langsamer als Gesamtmarkt

Quelle: KBA

Auf Platz 1 des Modellrankings im Jahresverlauf steht weiterhin der **Skoda Elroq.** Auf Platz 2 folgt das Tesla Model Y vor dem **Skoda Enyaq**, der sich vor den **VW.ID.3** gesetzt hat**.** Hinter dem **VW ID.7** rangiert der **BMW X1** (auch PHEV) vor dem **Audi A6 e-tron** (auch PHEV) auf Platz 7 vor dem **Mercedes GLK, GLC** (über die Hälfte PHEV), der den **VW ID.4/ID.5** überholt hat**.** Die neue **Mercedes CLA-Klasse** (wenige PHEV) komplettiert die Top Ten. Das erste chinesische Model, der BYD Seal U (vor allem PHEV) liegt weiter auf Platz 17.

Neun der Top Ten Modelle stammen von deutschen Konzernmarken. Vier der fünf Modelle in den Top Ten, die sich besser als der Gesamtmarkt entwickelt haben, stammen von deutschen OEM.

Die **niedrigsten Anteile des Kfz-Handels** an den Neuzulassungen verzeichnen **VW ID.4/ID.5** und Tesla Model Y (je 2 Prozent) vor **VW ID.7** und **BMW X1** (je 3 Prozent). Es folgt mit 4 Prozent der **Skoda Elroq** vor dem **VW ID.3**, dem **Audi A6** und dem **Skoda Enyaq** mit je 5 Prozent.

Das Tesla Model Y wurde zu 83 Prozent privat zugelassen und erreicht damit die höchste Privatquote vor dem **BMW X1** (56 Prozent), dem **Skoda Elroq** (54 Prozent), dem **VW ID.3** (43 Prozent) und der **Mercedes CLA-Klasse** (31 Prozent).

Den höchsten gewerblichen Anteil verzeichnet der **VW ID.7** mit 93 Prozent vor dem **Audi A6** mit 84 Prozent. Der **VW ID.4/ID.5** und der **Mercedes GLK, GLC** kommen auf je 82 Prozent, der **Skoda Enyaq** auf 80 Prozent.

8. E-Auto Förderung, 1.10.26 (keine neuen Daten)

Seit dem 19.5. kann die neue E-Auto Förderung rückwirkend für Neuzulassungen bis zum 1.1. beim BAFA beantragt werden. Der Fördertopf beträgt 3 Mrd. Euro.

Nachtrag 10.11.26: Das für 2027 vorgesehene Budget wird von der Regierungskoalition aufgrund der hohen Antragszahlen von ursprünglich 803 Mio. Euro auf 1,72 Mrd. Euro aufgestockt.

Grobe Überschlags-Hochrechnung, Basis Stand 1.9., trotz Nachfrage leider keine neuen Daten zum kompletten Antragsvolumen: Bei einem geschätzten Antragsvolumenstand von ca. 160.000 am 1.10. und einer durchschnittlichen Förderung von 4.418 Euro pro Auto (s.u.) wird der ***Fördertopf*** *von 3 Mrd. ohne etwaige jährlich limitierte Budgetplanungen für rund 520.000 weitere Fahrzeuge und damit bei rund 1.000 Anträgen pro Tag wie derzeit laut BAFA nur noch etwa* ***bis Anfang März 2028 reichen.*** *Hier wird konservativ angenommen, dass alle Anträge genehmigt werden, nach BAFA-Informationen ist die Quote sehr hoch.*

Hier einige Ergebnisse der Monatliche BAFA-Auswertung mit bewilligten Anträgen

Bis zum 1.10. sind danach 97.790 Förderanträge bewilligt worden und Fördermittel von 432 Mio. Euro – rund ein Siebtel des Gesamtbudgets - ausgezahlt worden. Daraus ergeben sich die 4.418 Euro Förderung je Auto.

Antrieb: Knapp 92 Prozent der geförderten Fahrzeuge waren BEV, der Rest PHEV.

Erwerbsart: Auf Kauf und Leasing entfallen jeweils die Hälfte der Anträge.

Einkommen: 52 Prozent der Bewilligungen betrafen Haushalten unter 45.000 Euro, Haushalte über 80.000 Euro machten gerade mal 2 Prozent aus.

Haushaltstruktur: 66 Prozent ohne (förderrelevantes) Kind, 22 Prozent mit mind. 2 Kindern, 12 Prozent mit einem Kind.

Auf **deutsche Konzernmarken** entfielen mit 37 Prozent unterdurchschnittlich viele Anträge für BEV, ihr Marktanteil betrug im 3. Quartal bei privat neu zugelassene BEV 41 Prozent. Der wichtigste Grund für den unterdurchschnittlichen Förderanteil ist das Portfolio der dt. OEM, das relativ wenige Modelle in den unteren Segmenten umfasst.

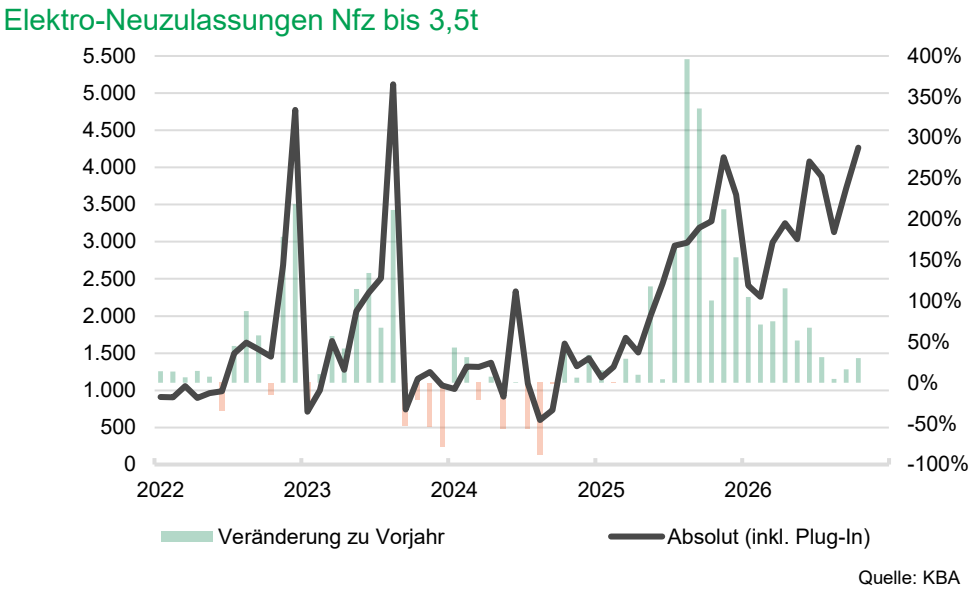
Auf **chinesische Marken** (ohne Volvo, ohne Leapmotor) entfielen rund 7 Prozent der BEV-Anträge und damit etwas weniger als ihr BEV-Marktanteil (privat) von 8 Prozent.

Konzerne:

7.1 Bewilligungen nach Konzern (Top 10)

Platzierung	Konzern/ Gruppe	Anzahl
1	Volkswagen Group	20.624
2	Stellantis	13.670
3	Tesla, Inc.	12.155
4	Hyundai Motor Group	10.415
5	Renault Group	8.396
6	BMW Group	6.085
7	Leapmotor/ Stellantis (Joint Venture)	5.816
8	BYD Company	5.814
9	Ford Motor Company	4.340
10	SAIC Motor	2.132

9. Neuzulassungen von leichten Nfz bis 3,5 t



Quelle: KBA

Die **E-Neuzulassungen der leichten Nfz** ziehen im Oktober um 30 Prozent auf 4.267 Fahrzeuge an (Vormonat +17 Prozent). Die PHEV-Anmeldungen belaufen sich auf 767 Stück (-18 Prozent). Die BEV-Neuzulassungen erhöhen sich um 50 Prozent auf 3.500 Einheiten. Der Elektroanteil übersteigt 16 Prozent (Vorjahr 14 Prozent, Vormonat 16 Prozent). Bei den E-Transportern unterstützt weiter die seit dem 19.7.25 geltende 75-prozentige Abschreibung für gewerbliche E-Fahrzeuge.

Der Marktanteil der deutschen Hersteller sinkt im Oktober auf 65 Prozent (Vorjahr 72 Prozent). Kumuliert liegt er mit 62% einen Prozentpunkt unter dem Vorjahresniveau.