

DRUCKVERSION

Verkehrswende-Radar

3. Ausgabe



Impressum

ERSTELLT VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

AUFTRAGNEHMER

BASt-Datenauswertung:

KCW GmbH

Bernburger Str. 27

10963 Berlin



Radverkehrsaufkommen:

Eco-Counter GmbH

Hildebrandtstr. 4

40215 Düsseldorf



PROJEKTLEITUNG UND AUTORIN

Dr. Philine Gaffron

philine.gaffron@agora-verkehrswende.de

3. Ausgabe

Veröffentlichung: Februar 2026

Inhalt

Über den Verkehrswende-Radar	4
1.a) Verkehrsaufkommen: Pkw auf Bundesfernstraßen	5
1.b) Verkehrsaufkommen: Lkw auf Bundesfernstraßen	7
1.c) Verkehrsaufkommen: Rad auf Alltags- und Freizeitrouten	10
2.a) Nachfrage im öffentlichen Verkehr: Fahrgäste	13
2.b) Nachfrage im öffentlichen Verkehr: Personenkilometer	16
3.) Nachfrage im Fernverkehr: Zug und Pkw im Vergleich	17
4.a) Fahrzeugbestand: Pkw, Lkw und Busse	18
4.b) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Pkw	20
4.c) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Lkw	22
4.d) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Bussen	24
5.a) Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladepunkte	27
5.b) Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladeleistung	28
6.a) Verfügbarkeit von BEV-Pkw: Durchschnittspreise nach Fahrzeugklassen	30
6.b) Verfügbarkeit von BEV-Pkw: Anzahl Modelle nach Preisklassen	33
Begleitkreis	35

Diese Datei enthält die Texte und Abbildungen des Verkehrswende-Radars von Agora Verkehrswende (3. Ausgabe, Februar 2026).

Die Online-Version findet sich unter:

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/verkehrswende-radar>

Auf der Webseite stehen außerdem folgende Inhalte zum Download zur Verfügung:

- alle Infografiken in hoher Auflösung,
- eine Datentabelle mit allen Kennzahlen,
- eine Datendokumentation mit Informationen zu Datenquellen und der Methodik der Aufbereitung.

Über den Verkehrswende-Radar

Der Verkehrswende-Radar ermöglicht es, die Entwicklung zentraler Kennzahlen zum Wandel des Verkehrs auf Straßen und Schienen im Blick zu behalten und sie zueinander in Beziehung zu setzen.

Basisjahr ist in der Regel 2019, das letzte Kalenderjahr vor der Coronapandemie und den damit einhergehenden gesellschaftlichen Veränderungen. Eine Reihe von Ereignissen haben seitdem sichtbare Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Deutschland gehabt, darunter die Lockdowns, der Beginn des Angriffskriegs gegen die Ukraine, drei Monate mit dem 9-Euro-Ticket und die Einführung des Deutschlandtickets.

Mit Hilfe des Verkehrswende-Radars lässt sich erkennen, ob und wie sich der Verkehr im Zuge dieser Ereignisse verändert hat – zum Beispiel das Verkehrsaufkommen von Pkw und Lkw oder die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern. Außerdem zeigt der Radar, wie sich diese Kennzahlen seitdem weiterentwickeln.

Ein weiterer Schwerpunkt sind die Entwicklungen bei der Antriebswende: Wie groß ist der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten am Bestand in Deutschland? Wie entwickelt sich das öffentlich zugängliche Angebot von Ladeinfrastruktur? Und wie sieht es mit Kaufpreisen und Modellverfügbarkeit für batterieelektrische Pkw (*battery electric vehicle*, BEV) aus?

Der Verkehrswende-Radar besteht aus folgenden Elementen:

- **Infografiken:** Alle Kennzahlen des Radars werden in Form von Diagrammen veranschaulicht. Die Infografiken stehen oben auf dieser Seite zum Download bereit. Die dazugehörigen Daten können Sie [hier](#) herunterladen. Die Kennzahlen werden mit wenigen Ausnahmen für jedes Jahr quartalsweise dargestellt (Q1 bis Q4).
- **Interpretation:** Weiter unten auf dieser Seite wird jede Grafik durch begleitende Kommentare erläutert und eingeordnet. Dazu gehören auch vertiefende Hinweise, die bei der Betrachtung des Radars zu berücksichtigen sind (siehe die Schlussbemerkungen *Zum Verständnis der Daten* in den einzelnen Kapiteln).
- **Datendokumentation:** Ein zusätzliches Dokument enthält detaillierte Informationen dazu, welche Datensätze für den Radar genutzt werden und aus welchen Quellen sie stammen. Außerdem ist die Methodik der Datenaufbereitung dokumentiert. Die Datei kann [hier](#) heruntergeladen werden.

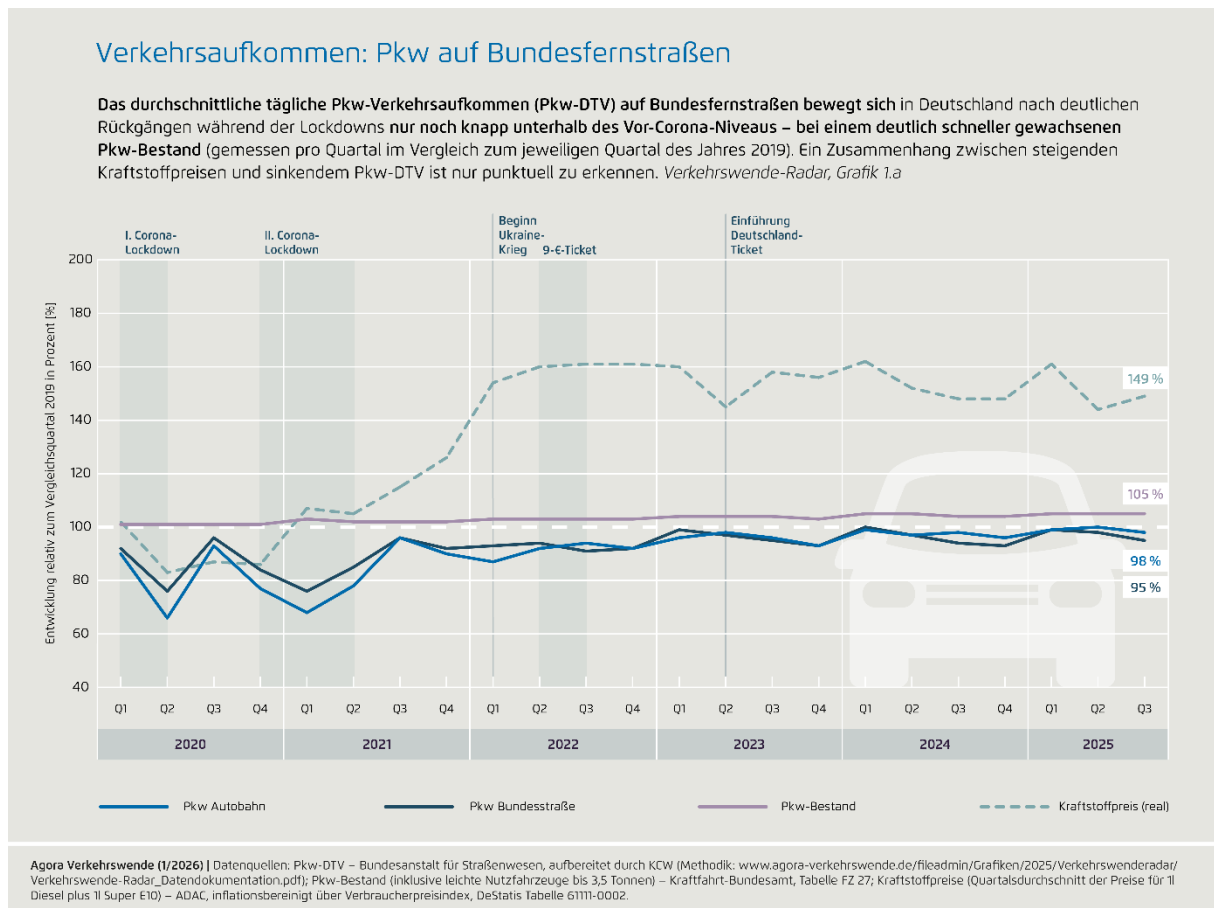
Der Verkehrswende-Radar ist ein Informationsangebot von Agora Verkehrswende. Er basiert hauptsächlich auf öffentlich zugänglichen Daten, die zum Beispiel von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), vom Statistischen Bundesamt, vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und vom ADAC bereitgestellt werden. Bei der Aufbereitung der BASt-Daten arbeitet Agora Verkehrswende mit dem Beratungsunternehmen KCW zusammen. Die Daten zum Radverkehr stammen von Eco-Counter GmbH, einem Anbieter von Zählösungen für die Nahmobilität. Wir bedanken uns bei den Mitgliedern des Begleitkreises, die uns bei der Entwicklung dieses Projekts beraten (mehr zum Begleitkreis siehe unten im Schlusskapitel).

1.a) Verkehrsaufkommen: Pkw auf Bundesfernstraßen

Das durchschnittliche tägliche Pkw-Verkehrsaufkommen (Pkw-DTV) auf Bundesfernstraßen bewegt sich in Deutschland nach deutlichen Rückgängen während der Lockdowns nur noch knapp unterhalb des Vor-Corona-Niveaus – bei einem deutlich schneller gewachsenen Pkw-Bestand (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Ein Zusammenhang zwischen steigenden Kraftstoffpreisen und sinkendem Pkw-DTV ist nur punktuell zu erkennen.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag im Q3/2025:

- das **Pkw-Aufkommen auf Autobahnen bei 98 Prozent**,
- das **Pkw-Aufkommen auf Bundesstraßen bei 95 Prozent**,
- der **Pkw-Bestand bei 105 Prozent**,
- der **Kraftstoffpreis bei 149 Prozent**.



Das Pkw-Aufkommen verbleibt knapp unter dem Vor-Corona-Niveau, der Pkw-Bestand wächst weiter: In der Vergangenheit war in der Diskussion um die Verkehrswende häufig folgendes Argument zu hören: Wenn die Bevölkerung in Deutschland wächst und die Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge zunimmt, wird es auch mehr Straßenverkehr geben. Der Blick auf die Daten zeigt, dass diese Kurzformel (mehr Menschen + mehr Fahrzeuge = mehr Verkehr) nicht stimmt. Zwar ist die Bevölkerung in Deutschland zwischen September 2019 und September 2025

um knapp 0,35 Millionen Menschen gewachsen (plus 0,4 Prozent).¹ Die Anzahl der gemeldeten Pkw stieg im gleichen Zeitraum sogar um 2,4 Millionen (plus 4,7 Prozent).² Dennoch lag das Pkw-Aufkommen auf den Autobahnen und Bundesstraßen im Herbst 2025 immer noch etwas niedriger als im Vergleichsquartal 2019 (um 2 Prozent auf Autobahnen und um 5 Prozent auf Bundesstraßen).³ Ein Grund hierfür könnte sein: Es wird weiterhin weniger gependelt. Die gerade seit der Coronapandemie vermehrte Arbeit im Homeoffice wurde bereits in verschiedenen Studien nachgewiesen.⁴ Auch [Zahlen des Statistischen Bundesamts](#) zeigen, dass im Jahr 2024 gut 24 Prozent der Erwerbstätigen in Deutschland zumindest zeitweise von zu Hause aus arbeiteten. Das waren zwar etwas weniger als in den Jahren 2022 und 2023, aber immer noch deutlich mehr als vor der Pandemie: 2019 waren es knapp 13 Prozent.

Deutschlandweit gültige ÖV-Tickets zeigen unterschiedliche Wirkung auf Fernstraßen: Drei Monate 9-Euro-Ticket (Juni bis August 2022) spiegeln sich nicht in einem merklichen Rückgang des Verkehrs auf den Fernstraßen. Das ist wenig überraschend, da das Ticket nicht für Fernzüge galt und Steuervergünstigungen in Form des Tankrabatts für Pkw-Nutzer:innen zeitgleich die gestiegenen Energiepreise abfederten. Nach Einführung des Deutschlandtickets war hingegen zunächst ein leichter Rückgang des Pkw-Aufkommens auf Fernstraßen zu beobachten. Diese Entwicklung weist in die gleiche Richtung wie die Erkenntnisse aus einer [Metastudie zu den Effekten dieses neuen Ticket-Angebots aus dem Kopernikus-Projekt Ariadne](#). Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass in den Jahren 2023 und 2024 12 bis 16 Prozent aller Fahrten mit dem Deutschlandticket vom Pkw verlagert wurden. Die dabei zurückgelegten Strecken waren im Durchschnitt länger als 30 Kilometer.

Kraftstoffpreise beeinflussen das Pkw-Aufkommen höchstens mittelfristig: Zwischen der Entwicklung der Kraftstoffpreise und der des Pkw-Aufkommens lässt sich prinzipiell keine kurzfristige Verbindung im Rahmen der betrachteten Quartale feststellen. Zwar sank das Pkw-DTV parallel zu den stark steigenden Preisen vom Q3/2021 bis zum Q1/2022, besonders auf den Autobahnen. Es stieg jedoch auch wieder an, ohne dass die Kraftstoffpreise in ähnlichem Maße zurückgegangen wären. Mittelfristig ist zu erkennen, dass die Kraftstoffpreise seit Ende der Pandemie deutlich über dem Vor-Corona-Niveau liegen, während das Pkw-Aufkommen weiterhin leicht darunter verbleibt. Es ist also nicht auszuschließen, dass auch zwischen diesen Kennzahlen ein Zusammenhang besteht.

Die individuelle Nutzung des Pkw ist deutschlandweit rückläufig: Die hier gezeigten Entwicklungen auf den Fernstraßen spiegeln sich in den Ergebnissen der größten bundesweiten Studie zum Mobilitätsverhalten, *Mobilität in Deutschland (MiD)*. Die letzten beiden Erhebungen fanden 2017 und 2023 statt. In diesem Zeitraum sanken sowohl die Anzahl der Fahrten als auch

¹ [DeStatis, Tabelle 12411-0020](#).

² [Kraftfahrt-Bundesamt, Tabelle FZ.27](#).

³ Das Straßenverkehrsaufkommen unterliegt saisonalen Schwankungen. Deshalb ist es sinnvoll, hier jeweils die gleichen Quartale zu betrachten und nicht zum Beispiel den Beginn von 2019 mit dem Ende von 2024 zu vergleichen.

⁴ Übersicht hierzu in [Agora Verkehrswende \(2024\): Vorboten der Mobilitätswende?](#), Seite 7-8.

die im motorisierten Individualverkehr (MIV) gefahrenen Kilometer um 8 Prozent.⁵ In der MiD-Studie werden allerdings alle Fahrten erhoben, unabhängig davon, auf welchem Straßentyp sie stattfinden. Das *System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)* von 2023 fokussiert hingegen auf städtische Untersuchungsräume.⁶ Auch bei dieser Studie zeigt ein Vergleich mit Ergebnissen aus dem Jahr 2018, dass in den meisten teilnehmenden Städten die Nutzung des Pkw zwischen 2018 und 2023 zurückging.⁷ Insgesamt dokumentieren die Daten zum Pkw-Aufkommen auf den Fernstraßen, kombiniert mit den Ergebnissen der MiD- und SrV-Studien, dass der private Pkw seit der Pandemie etwas weniger genutzt wird als zuvor, auch absolut betrachtet.

Die verkehrsmindernden Effekte von Pandemie und Deutschlandticket verlieren allmählich ihre Wirkung. Für eine dauerhafte Mobilitätswende sind somit umso dringender politische Maßnahmen gefragt (Empfehlungen dazu siehe [Kabinetttstück Verkehrswende](#)).

Zum Verständnis der Daten

Definition der Fahrzeuggruppe Pkw: Die Zählstellendaten der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), die für den Verkehrswende-Radar ausgewertet werden, enthalten in der Pkw-Gruppe aus technischen Gründen Lieferwagen ohne Anhänger (Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht).⁸ In den hier genutzten Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Fahrzeugbestand werden Lieferwagen hingegen als Nutzfahrzeuge dem Lkw-Segment zugerechnet. Für die Gegenüberstellung mit dem Pkw-Aufkommen wurden die vom KBA erfassten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht im Sinne einer inhaltlich stringenter Gegenüberstellung somit zum Pkw-Bestand, den das KBA ausweist, hinzuaddiert. Im Q3/2025 betrug der Anteil dieser Gruppe am gezeigten Fahrzeugbestand 7 Prozent (3,8 Millionen von 53,4 Millionen Kfz).

1.b) Verkehrsaufkommen: Lkw auf Bundesfernstraßen

Das durchschnittliche tägliche Lkw-Verkehrsaufkommen (Lkw-DTV) auf Bundesfernstraßen liegt in Deutschland nach Rückgängen während des ersten Lockdowns und einem darauffolgenden Anstieg **seit einiger Zeit wieder unterhalb des Vor-Corona-Niveaus – wie auch der Bestand an Lkw** (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Ein schwacher Zusammenhang von steigenden Kraftstoffpreisen und sinkendem Lkw-DTV ist nur im längeren Zeitverlauf erkennbar.

⁵ [Mobilität in Deutschland 2023 – MiD, Kurzbericht](#), Seite 15.; An dieser Stelle wird nur die Kategorie MIV-Fahrt berücksichtigt. Wege von Menschen, die bei anderen im Auto mitfahren, werden zwar auch erhoben (als MIV-Mitfahrten), sie haben aber keinen weiteren Einfluss auf das Pkw-Aufkommen.

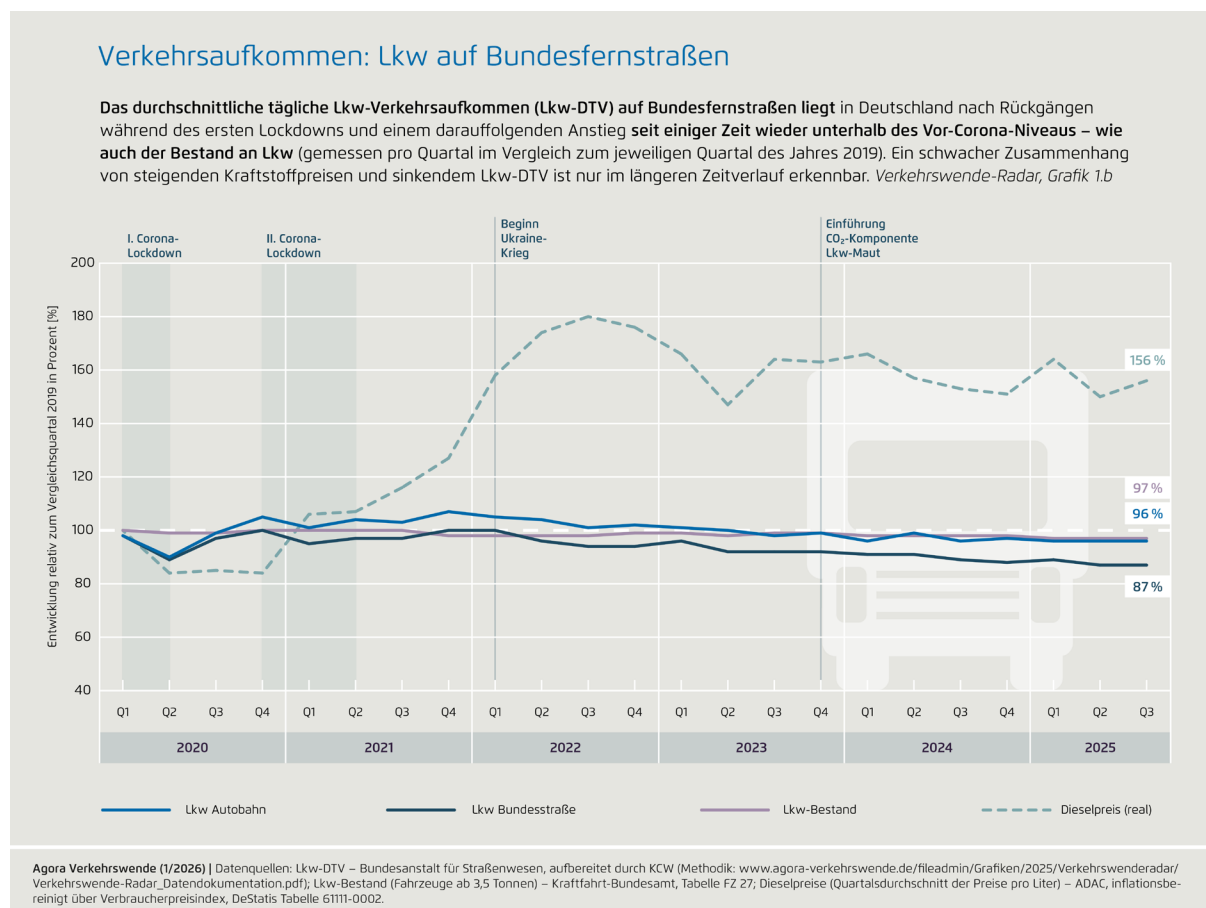
⁶ [SrV Städtevergleich 2023](#). In dieser Studie wurden die pro Person und Tag zurückgelegten Kilometer gemessen.

⁷ [P. Meerkamp \(19.05.2025\): Der Autoverkehr verliert in vielen Landeshauptstädten an Bedeutung](#), in: [Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility](#).

⁸ [BASt Datensatzbeschreibung – Stundendaten](#) (2015).

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag im Q3/2025:

- das **Lkw-Aufkommen auf Autobahnen bei 96 Prozent**,
- das **Lkw-Aufkommen auf Bundesstraßen bei 87 Prozent**,
- der **Lkw-Bestand bei 97 Prozent**,
- der **Dieselpreis bei 156 Prozent**.



Pandemieeffekte beim Lkw-Verkehr deutlich geringer als beim Pkw-Verkehr: Auf den Autobahnen lag das Fahrzeugaufkommen im Straßengüterverkehr vom Q4/2020 bis Q1/2023 sogar über dem Vor-Corona-Niveau – zwar nur geringfügig, aber konstant; seitdem liegt es um vergleichbare Größenordnungen von wenigen Prozentpunkten darunter. Auf den Bundesstraßen liegt das Lkw-Aufkommen generell unterhalb der Werte für die Vergleichs quartale vor der Pandemie (Ausnahme: 100 Prozent im Q4/2020 und Q4/2021) und verblieb im Herbst 2025 bei 87 Prozent des Werts für Q3/2019.

Lkw-Bestand ist seit der Pandemie leicht gesunken: Bei dieser Betrachtung ist es wichtig, zwischen verschiedenen Arten von Nutzfahrzeugen zu unterscheiden. In den Lkw-Zähl Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Verkehrsaufkommen sind Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nicht enthalten (mehr dazu unter *Zum Verständnis der Daten* am Ende dieses Abschnitts). Sie sind daher an dieser Stelle auch nicht in den Bestandsdaten abgebildet. Für die schwereren Nutzfahrzeuge zeigen diese Daten, dass der Lkw-Bestand nach dem zweiten Lockdown noch auf dem Vor-Corona-Niveau lag, seitdem jedoch konstant um ein bis drei Prozent niedriger ist.

Dieselpreis zeigt etwas deutlicheren Zusammenhang mit dem Lkw-Aufkommen als Änderungen bei der Maut:

Seit dem starken Anstieg des Dieselpreises im Jahr 2022 (auf 180 Prozent des Vergleichsquartals Q3/2019) ist das Lkw-Aufkommen relativ zu 2019 bis Herbst 2025 kontinuierlich gesunken. Die realen Kosten für Diesel haben sich zwar nicht auf dem Niveau von 2022 verstetigt, aber auch im Herbst 2025 lag der Dieselpreis noch um über 55 Prozent über dem Vor-Corona-Niveau.

Die Einführung der CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut im Dezember 2023 hatte keinen sichtbaren Effekt auf das Lkw-Aufkommen. Zwar sanken die DTV-Werte für Lkw auf den Fernstraßen zum Q1/2024, ähnliche Entwicklungen fanden jedoch auch über vorherige Jahreswechsel statt. Auch die Ausweitung der Mautpflicht von Fahrzeugen mit mindestens 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf mindestens 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 hat keinen offensichtlichen Trendbruch bewirkt: Nicht nur in diesem Jahr, sondern auch 2022 und 2023 lag das Lkw-Aufkommen in der zweiten Jahreshälfte jeweils etwas niedriger als in den ersten sechs Monaten.

Straßengüterverkehr hängt stark mit der gesamtwirtschaftlichen Lage zusammen: Bei der Betrachtung der Kennzahlen ist zu berücksichtigen, dass der Straßengüterverkehr stark von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen beeinflusst wird. Die aus der Grafik ablesbaren Entwicklungen des Lkw-Aufkommens decken sich in etwa mit den Trends des Konjunkturbarometers des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), den das Statistische Bundesamt als Indikator für die konjunkturelle Lage und Tendenz in Deutschland bezeichnet: Es weist vom Sommer 2020 bis zum ersten Quartal 2022 fast konstant eine überdurchschnittliche Konjunkturlage aus. Seither ist sie unterdurchschnittlich.⁹

Zum Verständnis der Daten

Definition der Fahrzeuggruppe Lkw: Die Zählstellendaten der BAST, die für den Verkehrswende-Radar ausgewertet werden, enthalten im Schwerverkehrssegment nur Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.¹⁰ In den hier genutzten Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Fahrzeugbestand werden jedoch auch alle leichteren Nutzfahrzeuge zum Lkw-Segment hinzugerechnet. Diese Gruppe beinhaltet Kfz, die landläufig als Kastenwagen, Lieferwagen oder Transporter bezeichnet werden und stellte im Q3/2025 79 Prozent aller vom KBA als Lkw ausgewiesenen Fahrzeuge. Im Sinne einer inhaltlich stringenten Gegenüberstellung wurden die Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht somit vom hier gezeigten Lkw-Bestand abgezogen.

Aufgrund seiner geografischen Lage wird auf den Fernstraßen des Transitlands Deutschland ein sehr hoher Anteil der mautpflichtigen Fahrleistung von ausländischen Lkw über 3,5 Tonnen erbracht. Im September 2025 waren es 42 Prozent.¹¹ Diese Fahrzeuge werden zwar von den Zählstellen erfasst, sind jedoch in den Daten zum in Deutschland gemeldeten Lkw-Bestand nicht enthalten.

⁹ Ausnahme: April 2023. Dieser Mehrkomponentenindex des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) wird von DeStatis im Dashboard Deutschland veröffentlicht, [DeStatis Dashboard Konjunktur](#).

¹⁰ [BAST Datensatzbeschreibung – Stundendaten](#) (2015).

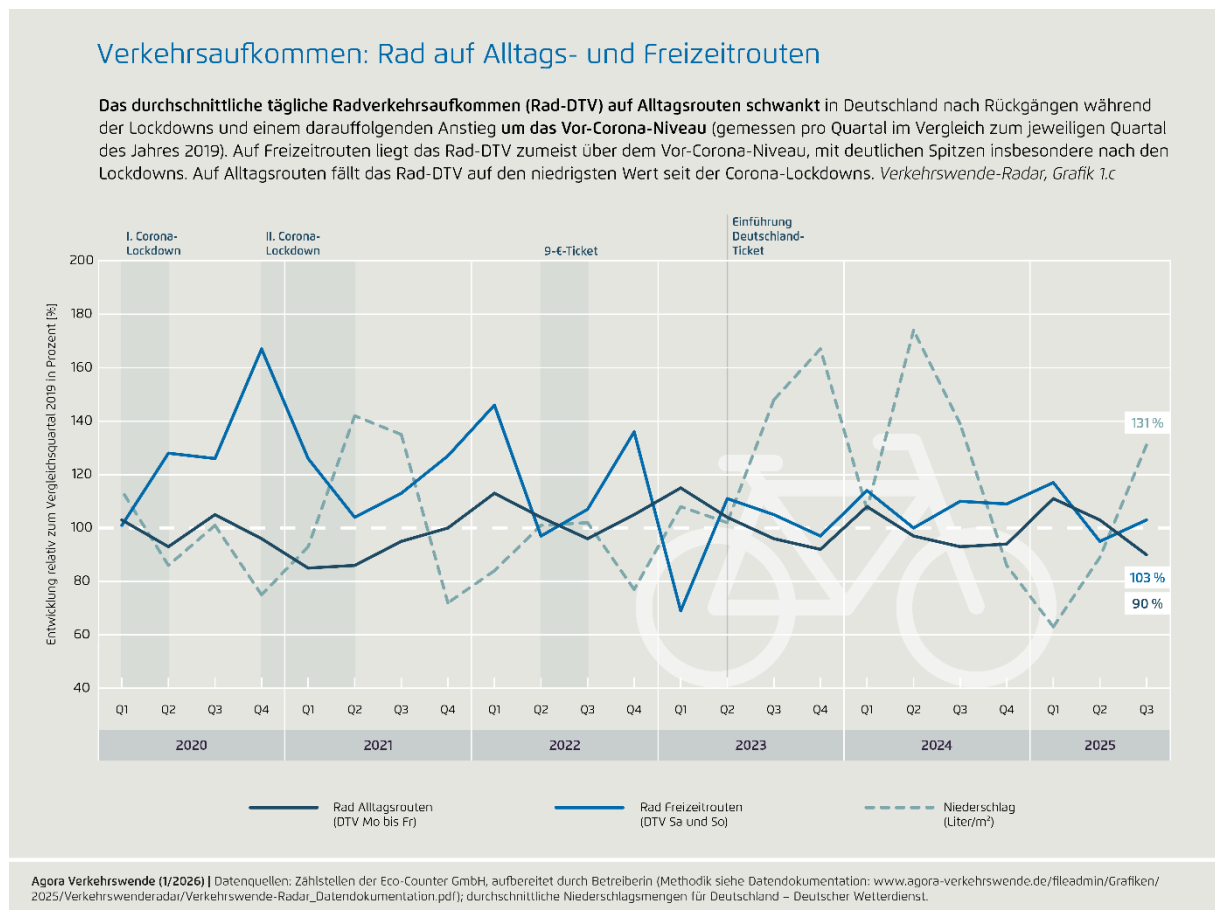
¹¹ Die monatlichen Tabellen des Bundesamts für Logistik und Mobilität sind hier zu finden: https://www.balm.bund.de/DE/Service/Open-Data/Mautdaten-Tabellenwerk/Tabellenwerk_inhalt.html?nn=541846

1.c) Verkehrsaufkommen: Rad auf Alltags- und Freizeitrouten

Das durchschnittliche tägliche Radverkehrsaufkommen (Rad-DTV) auf Alltagsrouten schwankt in Deutschland nach Rückgängen während der Lockdowns **um das Vor-Corona-Niveau** (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Auf Freizeitrouten liegt das Rad-DTV zumeist über dem Vor-Corona-Niveau, insbesondere nach den Lockdowns. Auf Alltagsrouten fällt das Rad-DTV auf den niedrigsten Wert seit der Corona-Lockdowns.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag im Q3/2025:

- das **Radverkehrsaufkommen auf Alltagsrouten an Werktagen bei 90 Prozent** (mit durchschnittlich 2.289 Fahrrädern pro Zählstelle),
- das **Radverkehrsaufkommen auf Freizeitrouten an Wochenenden bei 103 Prozent** (mit durchschnittlich 623 Fahrrädern pro Zählstelle).



Radverkehrsaufkommen ist stark saisonal geprägt: Die absoluten Zahlen zum Radverkehrsaufkommen, die dem hier gezeigten Vergleich zugrunde liegen (zu finden in der [Datentabelle](#)), sind im ersten und letzten Quartal – also in Herbst und Winter – generell deutlich niedriger als in Q2 und Q3. Absolut betrachtet drückt sich darin der Einfluss der Witterung auf den Radverkehr aus. Dennoch zeigen die Vergleichswerte in der Grafik, dass seit 2022 das Radverkehrsaufkommen im ersten Quartal jeden Jahres deutlicher über dem Vergleichsquartal

von 2019 liegt als im Rest des Jahres, sowohl auf Alltags- als auch auf Freizeitrouten (hier mit einer Ausnahme im Q1/2023). Das entspricht der Datenlage in verschiedenen deutschen Großstädten, wo das Radverkehrsaufkommen im Q1/2019 generell auch eher niedrig ausfiel (siehe hierzu die Studie [Wandel auf Straßen und Schienen](#)). Dieser Effekt ist zumindest in Teilen witterungsbedingt. So lagen die Niederschlagsmengen im Q1/2022 und Q1/2025 wesentlich niedriger als im Q1/2019 und die deutlichsten relativen Spitzen auf Freizeitrouten zeigen sich in Quartalen, in denen im Vergleich mit 2019 über 20 Prozent weniger Niederschlag fiel.

Die Einführung des Deutschlandtickets war zwar augenscheinlich gefolgt von einem relativen Rückgang im Radverkehrsaufkommen. Dieser ergibt sich jedoch in der Hauptsache auch aus saisonalen Effekten: Studien haben gezeigt, dass lediglich ein bis zwei Prozent der Fahrten mit dem Deutschlandticket vom Fahrrad wegverlagert wurden.¹²

Auch bei der Fahrradnutzung sind jedoch Pandemieeffekte erkennbar: Im ersten Lockdown stieg das Radverkehrsaufkommen auf Alltagsrouten zunächst leicht im Vergleich zum Q1/2019 – sicherlich auch, weil manche Menschen trotz der Jahreszeit vom ÖV auf das Rad umstiegen. Ansonsten lag es während der Lockdowns jedoch konstant unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Auf Freizeitrouten lag das Aufkommen hingegen während der Pandemie durchgängig über den Vergleichsquartalen aus dem Jahr 2019, besonders in den Quartalen nach den Lockdowns. Hier bot das Fahrrad eine niedrigschwellige Möglichkeit, sich an der frischen Luft zu bewegen oder Freizeitziele jenseits des direkten Wohnumfelds zu erreichen – besonders auch während der Lockdowns und ohne eigenes Auto.

Die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens unterscheidet sich deutlich zwischen

Alltagsrouten und Freizeitrouten: Hier spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Erstens wird die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit generell stärker vom Wetter beeinflusst als im Alltag¹³. Zweitens bilden die hier gezeigten Daten für Freizeitrouten nur das Aufkommen an Wochenenden ab und stammen von weniger Zählstellen als die Daten zum Alltagsverkehr (mehr zu dieser Unterscheidung im Abschnitt *Zum Verständnis der Daten* weiter unten). Damit kann ein einzelnes Wochenende pro Quartal, das besonders vom Durchschnitt abweicht, bereits einen vergleichsweise starken Effekt auf die Ergebnisse haben. Das zeigt sich beispielsweise im Q1/2023, in dem das Aufkommen auf Freizeitrouten am letzten Wochenende im März ähnlich niedrig lag wie an einem typischen Januarwochenende.

In der längerfristigen Perspektive stagniert die Entwicklung des Radverkehrs – entgegen

aktuellen Zielsetzungen des Bundes: Die gezeigten Daten lassen jenseits der Pandemiebedingten Effekte seit 2022 keinen klaren Aufwärtstrend beim Radverkehrsaufkommen mehr erkennen. Diese Ergebnisse decken sich mit der Untersuchung *Mobilität in Deutschland 2023* (MiD), die zeigte, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split mit 11 Prozent auf demselben Niveau

¹² N. Koch, M. Amberg, A. Krämer, G. Wilger, R. Bongaerts (2025). *Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz*. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam. <https://doi.org/10.48485/pik.2025.005>.

¹³ J. Wessel, J. (2020). *Using weather forecasts to forecast whether bikes are used*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Volume 138, S. 537-559. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.006>.

verblieb wie bei den Erhebungen 2017 und 2008. Im Jahr 2008 wurden laut MiD pro Tag 29 Millionen Wege mit dem Rad zurückgelegt. In den Jahren 2017 und 2023 waren es nur noch 28 Millionen¹⁴ – bei einem gleichzeitigen Bevölkerungswachstum um knapp 11 Prozent¹⁵. Diese Entwicklung entspricht nicht den Zielen der Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan. Dort wird angestrebt, die Anzahl der Wege, die in Deutschland pro Person und Jahr mit dem Rad zurückgelegt werden, von 2017 bis 2030 um 50 Prozent zu erhöhen.¹⁶

Der Nationale Radverkehrsplan sieht zudem vor, dass bis 2030 224 Millionen Personenkilometer (Pkm) pro Tag mit dem Rad gefahren werden, ein Zuwachs von 100 Prozent gegenüber 2017. Auch dieses Ziel liegt noch in weiter Ferne. Die im Verlauf der MiD-Studien erfasste Anzahl an Pkm stieg seit 2017 lediglich um etwa 5 Prozent (2017: 112 Millionen; 2023: 118 Millionen)¹⁴. Dafür spielt zudem der Anstieg der Wegelängen eine bedeutende Rolle (Durchschnitt 2017: 3,9 Km¹⁷; 2023: 4,3 km¹⁴). Dieser dürfte zu einem großen Teil auf die vermehrte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes zurückzuführen sein: 2023 waren 20 Prozent aller Radfahrten elektrisch unterstützt und solche Wege fallen durchschnittlich länger aus als diejenigen, die nur mit eigener Muskelkraft zurückgelegt werden.¹⁸

Wenn die Bundesregierung ihre im Nationalen Radverkehrsplan formulierten Ziele erreichen will, sind offensichtlich wesentlich wirksamere Maßnahmen notwendig, damit der Radverkehr in Zukunft seine Rolle auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität erfüllen kann. Was das konkret bedeuten sollte, wird zum Beispiel im [Kabinetttstück Verkehrswende](#) von Agora Verkehrswende näher erläutert.¹⁹ Auch das Umweltbundesamt hat hierzu Empfehlungen veröffentlicht.²⁰

Zum Verständnis der Daten

Wie wird zwischen Alltagsrouten und Freizeitrouten unterschieden? Die Klassifizierung der Zählzeiten zum Radverkehrsaufkommen erfolgt anhand folgender Kriterien: Zählstellen mit einem generell höheren Aufkommen, ausgeprägten Spitzenstunden an Vor- und Nachmittagen sowie relativ geringen saisonalen Schwankungen erfassen eine überwiegend durch Alltagsverkehr genutzte Route. Für diese Zählstellen wird das Rad-DTV an Werktagen dargestellt (Montag bis Freitag). Zählstellen mit einem höheren Aufkommen an Wochenenden, deutlichen saisonalen Schwankungen und ohne Spitzenstunden an Wochentagen, erfassen vornehmlich in der Freizeit genutzte Radrouten. Für diese Zählstellen wird entsprechend das Rad-DTV an Wochenenden dargestellt (Samstag und Sonntag).

¹⁴ [Mobilität in Deutschland 2023 – MiD, Kurzbericht](#), Seite 15.

¹⁵ [DeStatis, Tabelle 12411-0020](#).

¹⁶ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/NationalerRadverkehrsplan/nationaler-radverkehrsplan_node.html

¹⁷ [Mobilität in Deutschland 2017 - Kurzreport](#), Seite 13.

¹⁸ [Mobilität in Deutschland 2023, Abschlussveranstaltung: Präsentation zum Rad- und Fußverkehr](#).

¹⁹ Kapitel 4.6 im Politikpapier mit Empfehlungen für ressortübergreifenden Klimaschutz im Verkehr als Wegbereiter für Wettbewerbsfähigkeit und soziale Gerechtigkeit (2025).

²⁰ Umweltbundesamt (Hrsg.) (2024). [Verkehrssektor auf Kurs bringen: Szenarien zur Treibhausgasneutralität 2045. Abschlussbericht](#). Texte 59/2024.

Eine Zahl für das Radverkehrsaufkommen in ganz Deutschland? Seit der Ausgabe vom Oktober 2025 enthält der Verkehrswende-Radar eine Darstellung des durchschnittlichen täglichen Radverkehrsaufkommens in ganz Deutschland – analog zur Darstellung des Verkehrsaufkommens von Pkw und Lkw (siehe 1.a und 1.b). Entsprechend basieren auch diese Kennzahlen auf Zählstellendaten aus ganz Deutschland. Zwar ist das Netz solcher Zählstellen, die seit 2019 durchgängig Daten liefern, weniger dicht als an den Autobahnen und Bundesstraßen. Sowohl die für den Kfz- als auch den Radverkehr verfügbaren Datensätze wurden jedoch zunächst validiert, um die Belastbarkeit der Datenreihen zu überprüfen und offensichtlich fehlerhafte Werte auszuschließen. Wenn möglich, wurden Datenlücken zum Radverkehr mittels statistischer Methoden aufgefüllt. Datensätze, die vorab definierte Qualitätskriterien nicht erfüllten, wurden nicht in die Auswertung eingeschlossen (mehr zu den Methoden in der [Datendokumentation](#)). Im Ergebnis stammen die hier gezeigten Daten zum Rad-DTV aus insgesamt 147 Zählstellen (102 an Alltagsrouten, 45 an Freizeitrouten). Zum Vergleich: das entspricht etwa einem Viertel (Alltagsrouten) beziehungsweise einem Zehntel (Freizeitrouten) der Autobahnzählstellen, deren Daten für den Verkehrswende-Radar genutzt wurden.

Insgesamt werfen die hier gezeigten Kennzahlen ein Schlaglicht auf die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens in Deutschland, das in dieser Form bisher nicht verfügbar war.

2.a) Nachfrage im öffentlichen Verkehr: Fahrgäste

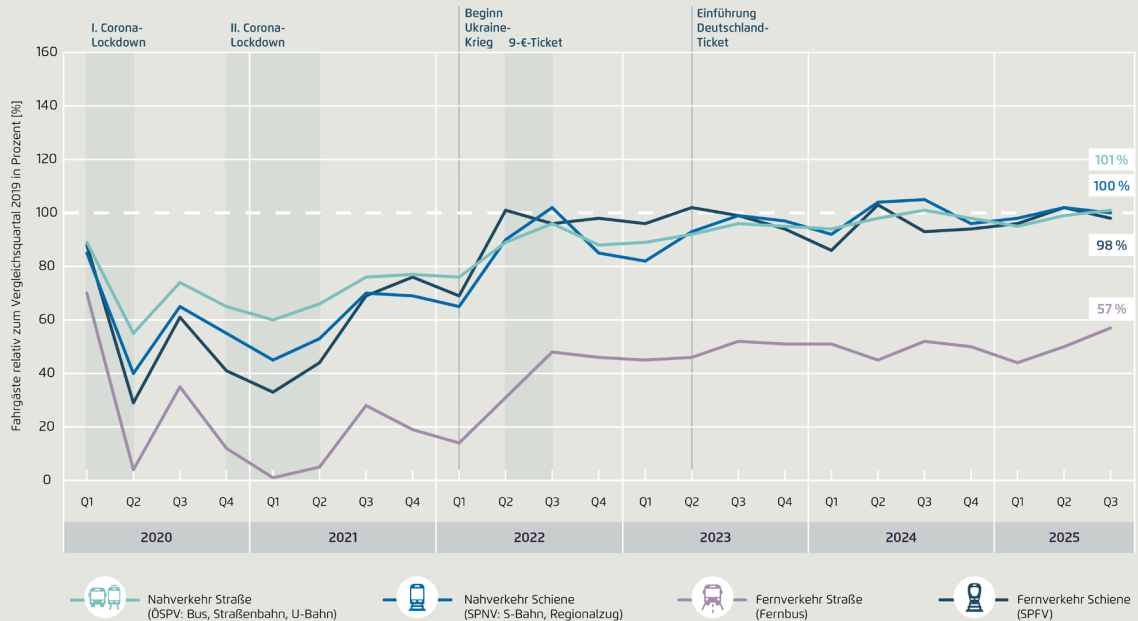
Das Fahrgastaufkommen in Verkehrsmitteln des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs (ÖV) in Deutschland nähert sich seit Mitte 2022 (9-Euro-Ticket) wieder dem Vor-Corona-Niveau und übertrifft dieses auch zeitweise (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Im Fernbusverkehr ist zwar das bisher höchste Fahrgastaufkommen seit Ende der Pandemie zu verzeichnen, es verbleibt aber sehr deutlich unter den Werten von 2019.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag das Fahrgastaufkommen im ÖV im Q3/2025:

- im **Nahverkehr Straße (ÖSPV: Bus, Straßenbahn, U-Bahn) bei 101 Prozent,**
- im **Nahverkehr Schiene (SPNV: S-Bahn, Regionalzug) bei 100 Prozent,**
- im **Fernverkehr Straße (Fernbus) bei 57 Prozent,**
- im **Fernverkehr Schiene (SPFV) bei 98 Prozent.**

Nachfrage im öffentlichen Verkehr: Fahrgäste

Das Fahrgastaufkommen in Verkehrsmitteln des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs (ÖV) in Deutschland nähert sich seit Mitte 2022 (9-Euro-Ticket) wieder dem Vor-Corona-Niveau und übertrifft dieses auch zeitweise (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Im Fernbusverkehr ist zwar das bisher höchste Fahrgastaufkommen seit Ende der Pandemie zu verzeichnen, es verbleibt aber sehr deutlich unter den Werten von 2019. Verkehrswende-Radar, Grafik 2.a



Agora Verkehrswende (1/2026) | Sowohl Straßen- als auch U-Bahnen gelten als öffentlicher Straßenverkehr, auch auf separatem Gleiskörper. SPNV ist der mit Eisenbahnzügen (auch S-Bahnen) erbrachte Teil des öffentlichen Nahverkehrs und mit Wegelängen unter 50 km oder unter 1 Stunde. Datenquelle: Statistisches Bundesamt, DeStatistabelle 46181-0005.

Fahrgastaufkommen im ÖV zeitweise, jedoch nicht konstant über dem Vor-Corona-Niveau: Nach den Einbrüchen während der Corona-Pandemie erreichte das Fahrgastaufkommen in fast allen öffentlichen Verkehrsangeboten zeitweise wieder ein höheres Niveau als vor den Lockdowns. Diese Entwicklung war zwar nicht konstant, aber zum Herbst 2025 erreichten die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in zwei von vier Kategorien 100 Prozent oder mehr im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau: im Nahverkehr Schiene (ÖSPV) und im Nahverkehr Straße (SPNV). Im Fernverkehr Schiene (SPFV) lagen sie wieder etwas darunter – wie auch in den Jahren 2022 bis 2024.

Mit 57 Prozent erreichen die Fahrgastzahlen bei Fernbussen zwar den höchsten Wert seit der Pandemie, verbleiben jedoch weiterhin sehr deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Diese Entwicklung dürfte unter anderem der Tatsache geschuldet sein, dass das Deutschlandticket in Fernbussen nicht genutzt werden kann. Es ist jedoch in Regionalzügen gültig, die vielerorts Verbindungen von 50 Kilometern Länge und mehr anbieten und somit in Konkurrenz zu Fernbussen stehen können. Zudem wurde das eigenwirtschaftlich betriebene Fernbusangebot während der Corona-Lockdowns stark reduziert, wohingegen das Angebot auf der Schiene weitgehend bestehen blieb. Seit der Pandemie hat sich der nationale Fernbusmarkt mithin deutlich konsolidiert: von sechs Anbietern mit knapp 500 Abfahrtsorten im Dezember 2019 auf zwei Anbieter mit knapp 300 Abfahrtsorten im Februar 2024.²¹

²¹ Von 282 Abfahrtsorten finden sich 272 im Angebot von FlixBus, 10 werden durch BlaBlaBus bedient (BALM-Marktbeobachtung Fernbuslinienverkehr, Tabelle 2).

Zum Verständnis der Daten

ÖV-Nutzungsdaten: Die DeStatis-Daten basieren auf Meldungen der Verkehrsunternehmen. Diese verwenden Schätzungen aus regional unterschiedlichen Stichproben. Bedingt durch die Verhaltensregeln für die Nutzung des ÖV während der Corona-Pandemie kann es in den Jahren 2020 und 2021 zu Einschränkungen und größeren Ungenauigkeiten bei den Fahrgastzählungen gekommen sein.²² Außerdem haben 9-Euro-Ticket und Deutschlandticket die Zuverlässigkeit von Zähldaten auf Basis von Fahrkartenverkäufen zunächst weiter eingeschränkt. Es kann somit – unter anderem auch nach Einschätzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)²³ – nicht abschließend beurteilt werden, wie genau diese Daten die Entwicklungen der ÖV-Nutzung abbilden. Zuverlässigere Datenquellen sind nicht verfügbar.

Um den Stand der Verkehrswende und die Auswirkung entsprechender Maßnahmen zuverlässig verfolgen zu können, bedarf es allerdings möglichst belastbarer Daten. Es wäre daher wünschenswert, dass deutschlandweit einheitliche Methoden für die Erhebung und Berechnung verwendet werden. Unter anderem vom Statistischen Bundesamt gibt es zu diesem Thema auch bereits methodische Überlegungen und den Hinweis darauf, dass ein Beschluss zweier schon vom letzten Bundestag vorgelegten Gesetzentwürfe zu einer Steigerung der Datenqualität beitragen könnte.²⁴

Deutschlandticket im Fernverkehr? Zwar können auch in Regionalzügen mit dem Deutschlandticket Wege zurückgelegt werden, die mit mehr als 50 Kilometern Reiseweite oder über einer Stunde Reisezeit gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) prinzipiell als Fernverkehr gelten.²⁵ DeStatis, dessen Daten für den Verkehrswende-Radar genutzt werden, orientiert sich bei der Zuordnung von ÖV-Fahrten zum Fernverkehr auf der Schiene (SPFV) jedoch an Zugkategorien, unabhängig von Reiseweite oder Reisezeit.²⁶ Die hier gezeigten Entwicklungen im SPFV beinhalten somit keine Fahrten mit dem Deutschlandticket.

²² Erläuterungen von DeStatis zu Tabelle 46181-0005.

²³ VDV-Statistik 2023, Seite 22.

²⁴ Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz und für eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Drucksache 20/13954), in: K. Hofmann. Personenverkehrsstatistik im Wandel, in: WISTA – Wirtschaft und Statistik, 2/2025.

²⁵ §8(1) PBefG (in der Fassung vom 8. August 1990, zuletzt geändert am 11. April 2024).

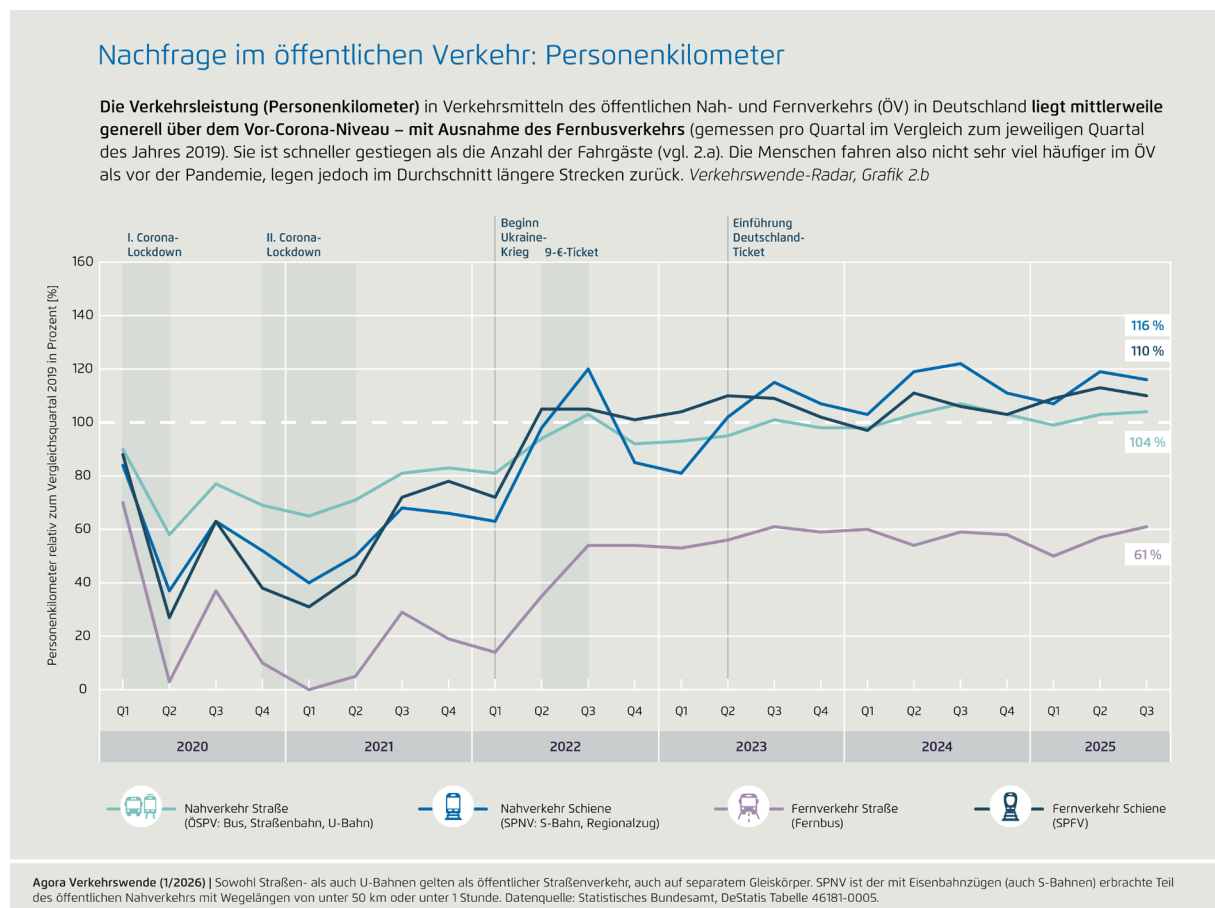
²⁶ InterCity (IC), InterCity Express (ICE), EuroCity sowie Auto- und Nachtzüge, Erläuterungen von DeStatis zu Tabelle 46181-0005.

2.b) Nachfrage im öffentlichen Verkehr: Personenkilometer

Die Verkehrsleistung (Personenkilometer) in Verkehrsmitteln des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs (ÖV) in Deutschland liegt mittlerweile generell über dem Vor-Corona-Niveau – mit Ausnahme des Fernbusverkehrs (gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019). Sie ist schneller gestiegen als die Anzahl der Fahrgäste (vgl. 2.a). Die Menschen fahren also nur wenig mehr im ÖV als vor der Pandemie, legen jedoch im Durchschnitt längere Strecken zurück.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag die Verkehrsleistung im ÖV im Q3/2025:

- im **Nahverkehr Straße (ÖSPV: Bus, Straßenbahn, U-Bahn)** bei **104 Prozent**,
- im **Nahverkehr Schiene (SPNV: S-Bahn, Regionalzug)** bei **116 Prozent**,
- im **Fernverkehr Straße (Fernbus)** bei **61 Prozent**,
- im **Fernverkehr Schiene (SPFV)** bei **110 Prozent**.



Deutschlandticket – und auch das 9-Euro-Ticket – machen sich bemerkbar, besonders bei den Personenkilometern: In der Gesamtschau kann festgehalten werden, dass das Angebot des 9-Euro-Tickets (Juni bis August 2022) und die Verfügbarkeit des Deutschlandtickets (seit Mai 2023) mit einem deutlichen Anwachsen der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene (ÖSPV und SPNV) einhergegangen sind. Das zeigt sich bei den Reiseweiten

wesentlich deutlicher als bei den Fahrgastzahlen: Die Personenkilometer (Pkm) liegen mittlerweile fast konstant über dem Vor-Corona-Niveau, auch in den Fernzügen (SPFV). Ausnahme ist auch hier der Fernbus. Besonders deutlich ist der Zuwachs der Pkm dafür beim Nahverkehr auf der Schiene (SPNV).

Diese Beobachtungen werden auch durch eine [Metastudie zur Nutzung des Deutschlandtickets aus dem Kopernikus-Projekt Ariadne](#) bestätigt. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass 12 bis 16 Prozent aller Fahrten, für die das Ticket in den Jahren 2023 und 2024 genutzt wurde, Pkw-Fahrten mit einer durchschnittlichen Länge von mehr als 30 Kilometern ersetzen. Auf solchen Distanzen werden vornehmlich S-Bahnen oder Regionalzüge (SPNV) genutzt.²⁷ Die Verlagerungen können also sowohl zum Wachstum im ÖV als auch zu den beobachteten Entwicklungen der Pkw-Verkehre auf Fernstraßen beitragen.

Zum Verständnis der Daten

Siehe 2.a).

3.) Nachfrage im Fernverkehr: Zug und Pkw im Vergleich

Die im öffentlichen Schienenfernverkehr zurückgelegten Personenkilometer (Pkm, gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019) **sind nach der Pandemie in Deutschland deutlich schneller wieder angestiegen als das durchschnittliche tägliche Pkw-Verkehrsaufkommen auf Autobahnen** (Pkw-DTV). Das Pkw-DTV auf Autobahnen hat das Vor-Corona-Niveau noch immer nicht ganz erreicht.

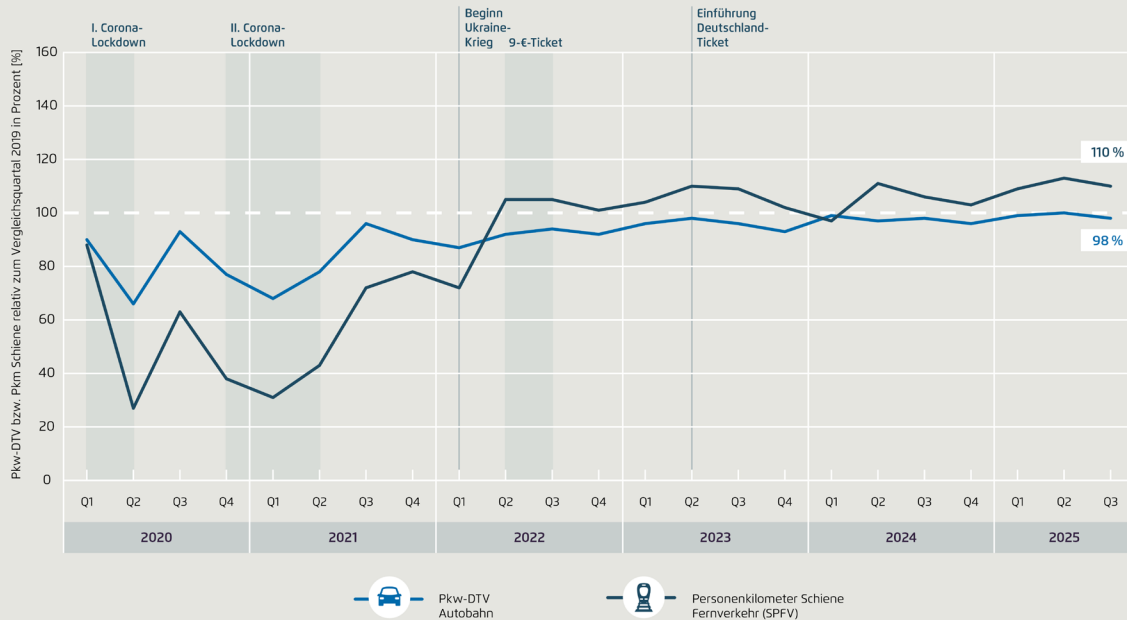
Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau lag im Q2/2025:

- die Verkehrsleistung im **Fernverkehr Schiene bei 110 Prozent**,
- das Aufkommen im **Pkw-Verkehr auf Autobahnen bei 98 Prozent**.

²⁷ DeStatis Pressemitteilung vom 8. April 2025.

Nachfrage im Fernverkehr: Zug und Pkw im Vergleich

Die im öffentlichen Schienenfernverkehr zurückgelegten Personenkilometer (Pkm, gemessen pro Quartal im Vergleich zum jeweiligen Quartal des Jahres 2019) sind nach der Pandemie in Deutschland deutlich schneller wieder angestiegen als das durchschnittliche tägliche Pkw-Verkehrsaufkommen auf Autobahnen (Pkw-DTV). Das Pkw-DTV auf Autobahnen hat das Vor-Corona-Niveau noch immer nicht ganz erreicht. Verkehrswende-Radar, Grafik 3



Agora Verkehrswende (1/2026) | Datenquellen: Pkw-DTV – Bundesanstalt für Straßenwesen aufbereitet durch KCW (Methodik: www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Grafiken/2025/Verkehrswenderadar/Verkehrswende-Radar_Datendokumentation.pdf); Fahrgäste im ÖV – Statistisches Bundesamt, DeStatis Tabelle 46181-0005.

ÖV-Nutzung steigt seit der Pandemie schneller als die des Pkw: Die Trends der für den Verkehrswende-Radar ausgewerteten Daten legen nahe, dass die Menschen seit den Einbrüchen während der Pandemie – relativ gesehen – für längere Strecken häufiger wieder in den Zug als ins Auto steigen.

Zum Verständnis der Daten

Siehe 1.a) und 2.a).

4.a) Fahrzeugbestand: Pkw, Lkw und Busse

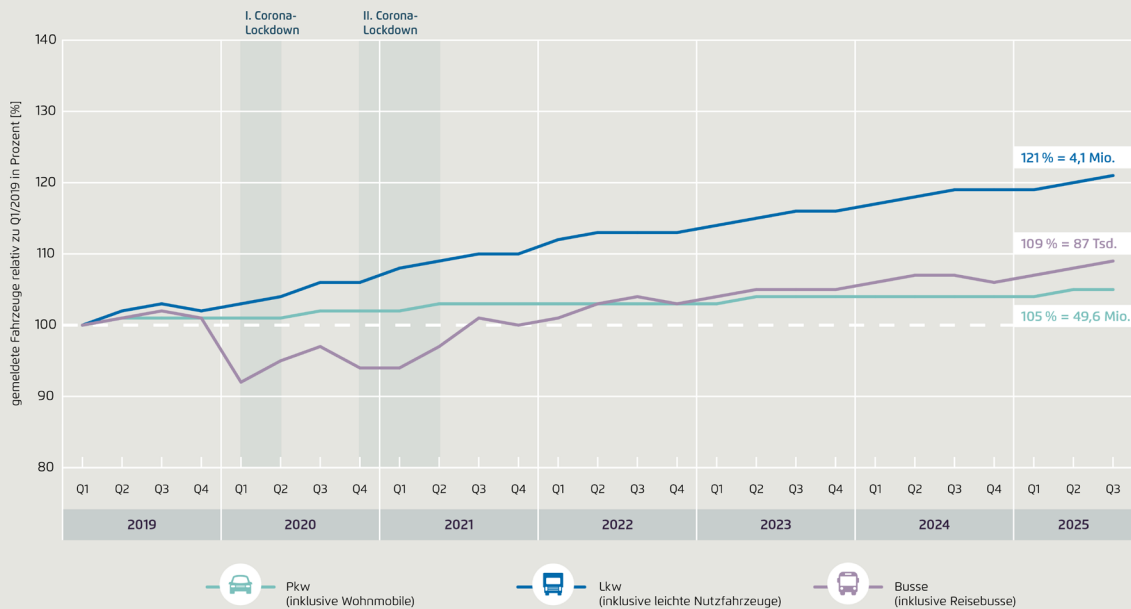
Die Anzahl in Deutschland gemeldeter Pkw und Lkw ist in den letzten Jahren stetig gewachsen: die der Pkw auf 105 Prozent (49,6 Millionen Fahrzeuge), die der Lkw auf 121 Prozent (4,1 Millionen Fahrzeuge; jeweils im Vergleich zum ersten Quartal des Jahres 2019). Die Zahl der Busse liegt nach einem starken Rückgang während der Pandemie mit 109 Prozent (87.000 Fahrzeuge) ebenfalls deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

Vom Q1/2019 zum Q3/2025 wuchs der Fahrzeugbestand:

- von **Pkw um 2,3 Millionen** (einschließlich Wohnmobile, ohne Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen),
- von **Lkw um 0,7 Millionen** (einschließlich Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen),
- von **Bussen um 7.000**.

Fahrzeugbestand: Pkw, Lkw und Busse

Die Anzahl in Deutschland gemeldeter Pkw und Lkw ist in den letzten Jahren stetig gewachsen: die der Pkw auf 105 Prozent (49,6 Millionen Fahrzeuge), die der Lkw auf 121 Prozent (4,1 Millionen Fahrzeuge; jeweils im Vergleich zum ersten Quartal des Jahres 2019). Die Zahl der Busse liegt nach einem starken Rückgang während der Pandemie mit 109 Prozent (87.000 Fahrzeuge) ebenfalls deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Verkehrswende-Radar, Grafik 4.a



Agora Verkehrswende (1/2026) | Die Daten enthalten folgende Fahrzeugarten: Pkw inklusive Wohnmobile, ohne leichte Nutzfahrzeuge; Lkw inklusive leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen und Sattelzugmaschinen; Busse inklusive Reisebusse. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Tabelle FZ 27 (Kfz-Zahlen gerundet).

Der Fahrzeugbestand in Deutschland wächst in allen betrachteten Segmenten: Um die Entwicklung der Anteile von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten an den jeweiligen Segmenten des Kfz-Bestands in Deutschland besser einordnen zu können, ist es hilfreich, auch einen Blick auf die Entwicklung der Fahrzeugbestände insgesamt zu werfen, die seit 2019 deutlich gewachsen sind. Allerdings unterscheiden sich die Zuwachsraten und die absoluten Kfz-Zahlen zwischen den Segmenten stark. Mit einem Plus von 5 Prozent zeigte der Pkw-Bestand im Herbst 2025 den geringsten Zuwachs seit Q1/2019 im Vergleich zu Bussen (plus 9 Prozent) und Lkw (plus 21 Prozent). Die absolute Anzahl der gemeldeten Pkw (ohne Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen, siehe unten *Zum Verständnis der Daten* am Ende dieses Abschnitts) war mit 49,6 Millionen jedoch mehr als zehnmal so hoch wie die der Lkw (inklusive der schnell wachsenden Gruppe der leichten Nutzfahrzeuge mit unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht). Dies entspricht der Bestandsdaten-Systematik des Kraftfahrt-Bundesamtes (siehe unten *Zum Verständnis der Daten*).

Zum Verständnis der Daten

Umgang mit Unterschieden bei der Lkw-Definition zwischen BASt und KBA: Im Sinne einer inhaltlich stringenten Gegenüberstellung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den Bundesfernstraßen mit den Bestandsdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), wurden die KBA-Daten für die Darstellungen in Grafik 1.a) und Grafik 1.b) den Definitionen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entsprechend umgerechnet: Leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht wurden von den Bestandsdaten der Lkw abgezogen und als Teil des Pkw-Segments dargestellt. Damit entsprechen die Werte dort der Systematik der BASt, die in ihren

Zähl­daten nur Kfz über 3,5 Tonnen als Lkw ausweist und leichte Nutzfahrzeuge der Pkw-Gruppe zurechnet. In der hier gezeigten Abbildung wird für den Blick auf die Entwicklung der Anteile alternativer Antriebsarten an den verschiedenen Fahrzeugen jedoch die Systematik des KBA übernommen, das leichte Nutzfahrzeuge dem Lkw-Segment zurechnet. Die entsprechenden KBA-Bestandsdaten bilden die Grundgesamtheit, für die in den Quartalstabellen FZ 27 die in den folgenden Grafiken 4.b bis 4.d dargestellten Anteile der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgewiesen werden.

4.b) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Pkw

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw **steigt seit Mitte 2022 schneller als jener von Hybrid-Fahrzeugen mit Ladestecker (PHEV)**. Der ohnehin geringe Anteil von Gas-Pkw sinkt in den letzten Jahren stetig, Wasserstoff-Pkw spielen bei der Antriebswende weiterhin keine Rolle.

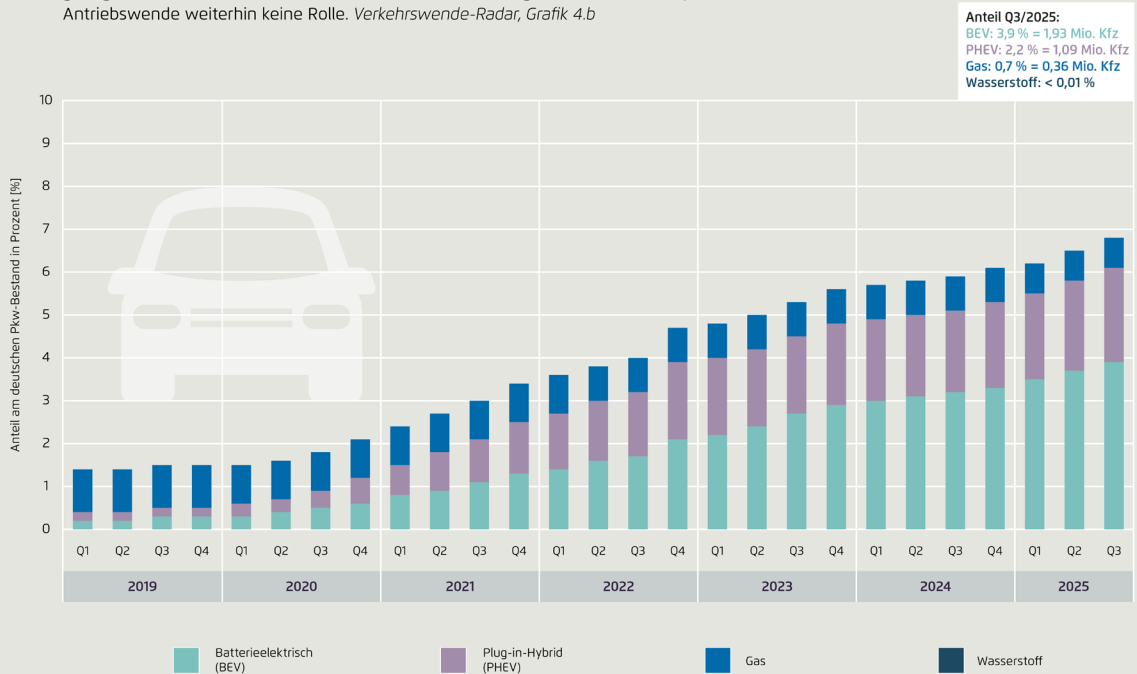
Vom Q2/2025 zum Q3/2025 betrug die **Zuwachsr­ate** für Pkw mit alternativen Antrieben (relativ zum Bestand mit der jeweiligen Antriebsart in Deutschland²⁸):

- bei **BEV-Pkw plus 5,1 Prozent** (auf absolut 1,930 Millionen Fahrzeuge),
- bei **PHEV-Pkw plus 4,3 Prozent** (auf absolut 1,086 Millionen Fahrzeuge),
- bei **Gas-Pkw minus 1,7 Prozent** (auf absolut 0,356 Millionen Fahrzeuge),
- bei **Wasserstoff-Pkw minus 4,1 Prozent** (auf absolut 1.578 Fahrzeuge).

²⁸ Also nicht als Anteil des Gesamtbestandes von 49,6 Millionen Pkw. Genannte Fahrzeugzahlen sind gerundet.

Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Pkw

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw steigt seit Mitte 2022 schneller als jener von Hybrid-Fahrzeugen mit Ladestecker (PHEV). Der ohnehin geringe Anteil von Gas-Pkw sinkt in den letzten Jahren stetig, Wasserstoff-Pkw spielen bei der Antriebswende weiterhin keine Rolle. *Verkehrswende-Radar, Grafik 4.b*



Agora Verkehrswende (1/2026) | BEV (Battery Electric Vehicle, auch E-Pkw): stromgespeicherter Akku; PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle): Verbrennungsmotor und aufladbarer Akku; Gas: fossiles, synthetisches oder Biogas; Wasserstoff: Brennstoffzelle oder Direktverbrennung. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Tabelle FZ 27 (Kfz-Zahlen gerundet).

Unter den Pkw mit alternativen Antriebsarten steigt der Anteil der BEV-Pkw am schnellsten; dieser liegt mit 3,9 Prozent des Pkw-Gesamtbestandes jedoch weiterhin auf niedrigem Niveau:

Erkennbar scheint zudem ein Zusammenhang mit der staatlichen Förderung für den Kauf von BEV-Pkw, dem sogenannten Umweltbonus, der von 2016 bis Ende 2023 verfügbar war (bis 2022 auch für PHEV).²⁹ Zwischen Q2/2024 und Q2/2025 wuchs die Zahl der gemeldeten BEV-Pkw um etwa ein Sechstel auf einen Anteil von 3,7 Prozent am Gesamt-Pkw-Bestand. In den Jahren davor war der BEV-Pkw-Anteil noch zwischen doppelt so schnell (Q4/2022 auf Q4/2023) bis sieben Mal so schnell gestiegen (Q4/2019 auf Q4/2020). Einen aktuellen Überblick über die Anzahl der monatlichen Neuzulassungen von BEV- und PHEV-Pkw finden Sie in [unseren Infografiken zur Marktentwicklung von E-Autos](#).

Insgesamt ist es wichtig im Auge zu behalten, dass der Anteil der BEV-Pkw am Fahrzeugbestand im Rahmen einer erfolgreichen Antriebswende im Personenverkehr deutlich schneller wachsen muss als bisher. Gleichzeitig wird der Pkw-Bestand im Rahmen der Mobilitätswende insgesamt zurückgehen. Gemäß des Szenariopfads aus der [Studie Klimaneutrales Deutschland der Agora Think Tanks](#) wird er 2030 noch etwa 48 Millionen Fahrzeuge umfassen (davon 13 Millionen oder 27 Prozent BEV-Pkw) und 2035 noch etwa 44 Millionen (davon 23 Millionen oder 52 Prozent BEV-

²⁹ Förderportal des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA).

Pkw).³⁰ Der Zielwert für den Anteil der BEV-Pkw für 2035 ist also etwa um den Faktor 13 höher als die 3,7 Prozent von Q2/2025.

Zum Verständnis der Daten

Gas-Pkw und die Antriebswende: Die hier verwendeten Angaben zu den Beständen der mit Gas betriebenen Pkw in Tabelle FZ 27.8 des Kraftfahrt-Bundesamtes enthalten alle entsprechenden Kfz, unabhängig davon, mit welcher Art von Gas diese betrieben werden. Die Verbrennung von Gas aus fossilen Quellen (*liquid petroleum gas*, LPG; *compressed natural gas*, CNG) ist jedoch nicht als Beitrag zur Antriebswende zu werten. Eine Diskussion der möglichen Beiträge, die Biogas oder synthetisches Gas in diesem Zusammenhang leisten können, findet sich in den Agora-Publikationen *Klimaneutrales Deutschland* und *E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit*.³¹

4.c) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Lkw

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Lkw **ist bereits seit Mitte 2021 höher als der von Gas-Lkw und wächst langsam, aber stetig**. Drei Viertel der BEV-Lkw sind allerdings Nutzfahrzeuge mit weniger als 1 Tonne Nutzlast; große BEV-Lkw mit mehr als 12 Tonnen Nutzlast sind noch eine Seltenheit. Der Anteil der Gas-Lkw stagniert, PHEV- und Wasserstoff-Lkw spielen bei der Antriebswende im Straßengüterverkehr weiterhin keine Rolle.

Vom Q2/2025 zum Q3/2025 betrug die **Zuwachsrate** für Lkw mit alternativen Antrieben (relativ zum Bestand mit der jeweiligen Antriebsart in Deutschland³²):

- bei **BEV-Lkw plus 7,4 Prozent** (auf absolut 109.000 Fahrzeuge),
- bei **PHEV-Lkw plus 130,8 Prozent** (auf absolut 3.400 Fahrzeuge),
- bei **Gas-Lkw minus 0,3 Prozent** (auf absolut 41.000 Fahrzeuge),
- bei **Wasserstoff-Lkw minus 21,4 Prozent** (auf absolut 191 Fahrzeuge).

³⁰ Agora Think Tanks (2024): *Klimaneutrales Deutschland. Von der Zielsetzung zur Umsetzung*, Abbildung 45.

³¹ Agora Verkehrswende (2023): *E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Was strombasierte synthetische Kraftstoffe für die Energiewende im Verkehr leisten können – und was nicht*.

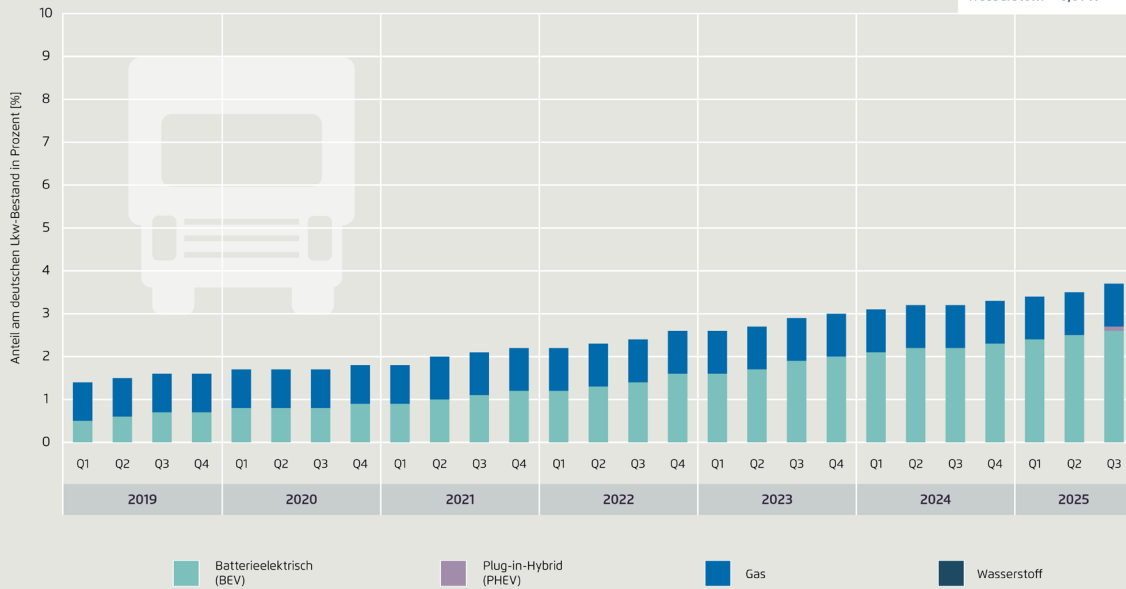
³² Also nicht als Anteil des Lkw-Gesamtbestandes. Genannte Fahrzeugzahlen sind gerundet.

Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Lkw

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Lkw ist bereits seit Mitte 2021 höher als der von Gas-Lkw und wächst langsam, aber stetig. Drei Viertel der BEV-Lkw sind allerdings Nutzfahrzeuge mit weniger als 1 Tonne Nutzlast; große BEV-Lkw mit mehr als 12 Tonnen Nutzlast sind noch eine Seltenheit.* Der Anteil der Gas-Lkw stagniert, PHEV- und Wasserstoff-Lkw spielen bei der Antriebswende im Straßengüterverkehr weiterhin keine Rolle.

Verkehrswende-Radar, Grafik 4.c

Anteil Q3/2025:
BEV: 2,6 % = 109 Tsd. Kfz
PHEV: < 0,1 %
Gas: 1,0 % = 41 Tsd. Kfz
Wasserstoff: < 0,01 %



Agora Verkehrswende (1/2026) | BEV (Battery Electric Vehicle, auch E-Lkw): stromgespeicherter Akku; PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle): Verbrennungsmotor und extern aufladbarer Akku; Gas: fossiles, synthetisches oder Biogas; Wasserstoff: Brennstoffzelle oder Direktverbrennung. Daten inklusive Sattelzugmaschinen. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Tabelle FZ 27 (Kfz-Zahlen gerundet), *FZ 13.

Bei den alternativen Antrieben für Lkw spielen aktuell nur BEV-Lkw und, in geringerem Maße, gasbetriebene Lkw eine bedeutende Rolle: Bei der Betrachtung dieser Zahlen sollte jedoch berücksichtigt werden, dass der Zuwachs an BEV-Fahrzeugen fast ausschließlich auf die Gruppe der Transporter und Lieferwagen zurückzuführen ist. Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis 1.999 Kilogramm stellten Ende 2024 88 Prozent aller zugelassenen Lkw und sogar knapp 99 Prozent der BEV-Lkw.³³ Um dem Zielpfad hin zu einem klimaneutralen Deutschland zu entsprechen, müsste der Anteil der E-Fahrzeuge auch in den schweren Lkw-Segmenten um ein Vielfaches steigen. Bei den Lkw mit über 12,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sollte er gemäß der Szenariostudie *Klimaneutrales Deutschland* der Agora Think Tanks bis 2030 beispielsweise 20 Prozent betragen (0,1 Million Fahrzeuge)³⁴. Ende 2024 waren es weniger als 0,1 Prozent.³³

PHEV-Lkw stellen weiterhin weniger als 1 Prozent der Gesamtflotte. Die Antriebsart verzeichnet jedoch die stärksten Zuwachsraten, ihre Zahl hat sich vom Q2/2025 zum Q3/2025 mehr als verdoppelt. Gründe hierfür könnten sein: eine größere Reichweite als bei BEV-Lkw in Kombination mit der Möglichkeit, Antriebskosten zu sparen und auf kürzeren Strecken lokal emissionsfrei unterwegs zu sein.

³³ Kraftfahrt-Bundesamt FZ 13.10. – jährlicher Veröffentlichungszyklus.

³⁴ Agora Think Tanks (2024): *Klimaneutrales Deutschland. Von der Zielsetzung zur Umsetzung*, Abbildung 46.

Zum Verständnis der Daten

Lkw-Nutzlast oder zulässiges Gesamtgewicht? Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) publiziert nach Gewicht segmentierte Informationen zu den Antriebsarten im Lkw-Bestand im Jahresrhythmus in Tabelle FZ 13. Dabei werden die Lkw nach Nutzlast unterteilt. In der quartalsweise verfügbaren Tabelle FZ 27 findet sich dagegen eine Segmentierung des Bestandes nach zulässiger Gesamtmasse. Sowohl die Werte für den gesamten Bestand als auch für den Anteil der leichten Nutzfahrzeuge divergieren leicht zwischen diesen Systematiken.

Anmerkungen zur Rolle von Gas in der Antriebswende finden Sie unter 4.b).

4.d) Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Bussen

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Busse **ist in den letzten Jahren schneller gewachsen als in anderen Fahrzeugsegmenten** und liegt mit 4,9 Prozent im zweiten Quartal 2025 höher als bei Pkw und Lkw (vgl. 4.b und 4.c). Gas-Busse stellen einen immer geringeren Teil des Busbestandes. Der Anteil von PHEV- und Wasserstoff-Bussen verbleibt auf einem minimalen Niveau.

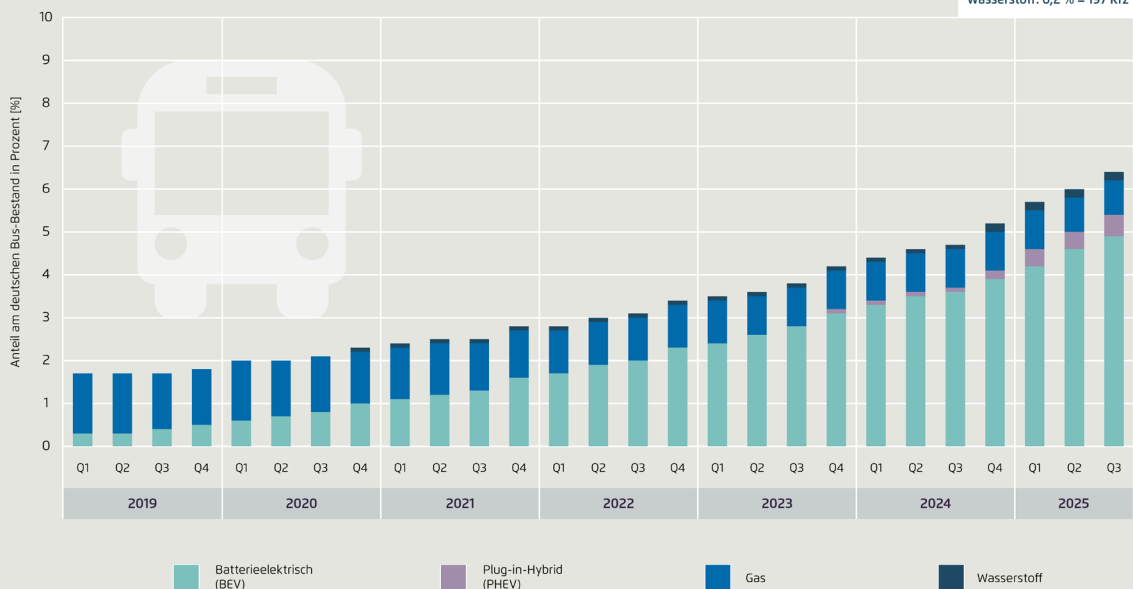
Vom Q2/2025 zum Q3/2025 betrug die **Zuwachsrate** für Busse mit alternativen Antrieben (relativ zum Bestand mit der jeweiligen Antriebsart in Deutschland³⁵):

- bei **BEV plus 8,1 Prozent** (auf absolut 4.319 Fahrzeuge),
- bei **PHEV plus 10 Prozent** (auf absolut 419 Fahrzeuge),
- bei **Gas-Bussen minus 0,8 Prozent** (auf absolut 707 Fahrzeuge),
- bei **Wasserstoff-Bussen plus 15,2 Prozent** (auf absolut 179 Fahrzeuge).

³⁵ Also nicht als Anteil des Bus-Gesamtbestandes.

Fahrzeugbestand: alternative Antriebe bei Bussen

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) am Bestand aller in Deutschland zugelassenen Busse ist in den letzten Jahren schneller gewachsen als in anderen Fahrzeugsegmenten und liegt mit 4,9 Prozent im dritten Quartal 2025 höher als bei Pkw und Lkw (vgl. 4.b und 4.c). Gas-Busse stellen einen immer geringeren Teil des Busbestands. Der Anteil von PHEV- und Wasserstoff-Bussen verbleibt auf einem minimalen Niveau. *Verkehrswende-Radar, Grafik 4.d*



Agora Verkehrswende (1/2026) | BEV (Battery Electric Vehicle, auch E-Bus): stromgespeicherter Akku; PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle): Verbrennungsmotor und extern aufladbarer Akku; Gas: fossiles, synthetisches oder Biogas; Wasserstoff: Brennstoffzelle oder Direktverbrennung. Daten inklusive Reisebusse. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Tabelle FZ 27.

Busse für den öffentlichen Personenverkehr haben von allen Fahrzeugklassen den größten

Zuwachs an BEV-Fahrzeugen: Zwar stellen sie nur einen kleinen Teil des Kfz-Bestandes in Deutschland. Busse unterliegen jedoch einer vergleichsweise intensiven Nutzung und spielen eine wichtige Rolle für die Klimabilanz des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße (ÖSPV).

EU-Vorgaben setzen den Rahmen für die Antriebswende bei den Bussen im ÖV: Die Clean Vehicles Directive (CVD)³⁶ schreibt vor, dass bis Dezember 2025 mindestens 45 Prozent der neu angeschafften Busse für den städtischen Linienverkehr³⁷ mit sauberen Antrieben ausgestattet sein müssen. In den darauffolgenden Jahren bis 2030 müssen es mindestens 65 Prozent sein. Als sauber angetrieben gelten in diesem Zusammenhang neben BEV-Bussen zwar auch alle Fahrzeuge, die mit nicht-fossilen Flüssigkraftstoffen, Erdgas, Biomethan oder Wasserstoff fahren. Die CVD regelt jedoch zusätzlich, dass jeweils die Hälfte der Zielvorgaben durch die Anschaffung von E-Bussen erfüllt werden muss. Im Rahmen des [Fit-für-55-Klimaschutzprogramms der EU](#) wurden noch weiterführende Ziele beschlossen: die [EU-Verordnung 2024/1610 für schwere Nutzfahrzeuge](#) schreibt vor, dass ab 2030 90 Prozent und ab 2035 100 Prozent aller neu zugelassenen Stadtbusse emissionsfrei³⁸ sein müssen.

³⁶ [Richtlinie 2009/33/EC](#), in Deutschland umgesetzt durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz vom 9. Juni 2021.

³⁷ Fahrzeugklasse M3 (nach [Verordnung \(EU\) 2018/858](#)), die sowohl über Sitz- als auch Stehplätze verfügt.

³⁸ Schließt auch Wasserstoffbusse mit ein, aktuell 0,2 Prozent des Fahrzeugbestands.

Förderprogramme spielen bei der Elektrifizierung der Busflotte eine wichtige Rolle: Im Rahmen der nationalen Förderung für die Anschaffung von BEV-Bussen für den ÖPNV³⁹ wurden von 2018 bis Ende 2023 knapp 1.500 BEV-Busse (56 Prozent des Gesamtbestandes) sowie gut 800 Ladepunkte gefördert. Gemäß den Planungen der Verkehrsunternehmen, die im Rahmen der Begleitforschung für das Förderprogramm erfasst wurden (Stand: Ende 2023), sollten Ende 2025 rund 7.400 BEV-Busse im Einsatz sein. Der Evaluationsbericht kommt außerdem zu dem Schluss, dass die durch die Förderung generierte Nachfrage entscheidend dazu beitrug, deutsche und europäische Fahrzeughersteller zur Produktion von BEV-Bussen zu motivieren. Der Marktanteil deutscher BEV-Bushersteller hat sich von 2018 bis 2023 mehr als verdreifacht: von 18,5 auf 63 Prozent.⁴⁰

Nach [einer aktuelleren Umfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen unter seinen Mitgliedern](#) wird sich der der jüngste Hochlauf bei den Elektrobussen jedoch bald verlangsamen – ebenfalls als Reaktion auf die Verfügbarkeit von Fördermitteln: Als Folge der starken Kürzungen des Bundes im Jahr 2024 wurden zahlreiche von den Verkehrsunternehmen geplante Beschaffungen von Elektrobussen wieder auf Dieselbusse umgestellt. Im Unterschied zum Pkw-Markt vergehen bei Bussen zwischen Kaufentscheidung, Auslieferung und Auftauchen in der Zulassungsstatistik jedoch ein bis zwei Jahre. Dennoch zeigen auch die hier gezeigten Kennwerte, dass die Zuwachsraten bei Elektrobussen derzeit sinken. Daher wird es interessant sein, die Auswirkungen des 2025 neu aufgelegten Programms des Bundesverkehrsministeriums zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr zu beobachten.⁴¹ Da Verkehrsunternehmen nach dem Neustart des Förderprogramms Zeit für Beschaffung und Inbetriebnahme der Busse benötigen, werden sich Effekte jedoch voraussichtlich erst ab der zweiten Jahreshälfte 2026 bemerkbar machen.

Aus der Branche kommt zudem auch die Einschätzung, dass sich der notwendige Aus- und Umbau von Busbetriebshöfen, einschließlich deren Ausstattung mit Ladeinfrastruktur, zu einem erheblichen Flaschenhals für die Antriebswende im öffentlichen Busverkehr entwickeln wird. Zwar sind auch solche Maßnahmen mittlerweile förderfähig⁴², der Herausforderung ist aber mit Förderprogrammen allein nicht beizukommen. Denn auch die Verfügbarkeit von Flächen und Personal sowie Planungszeiträume spielen dabei eine Rolle.

Zum Verständnis der Daten

BEV-Busse fahren hauptsächlich im ÖV: Die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Bestand an Kraftomnibussen⁴³ differenzieren nicht nach Reisebussen und Bussen, die im Linienverkehr zum Einsatz kommen. In Kombination mit den Statistiken des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen lässt sich jedoch ablesen, dass der weitaus überwiegende Anteil der beim

³⁹ [Text der Förderrichtlinie, Stand März 2018.](#)

⁴⁰ [PwC, ifeu, CP/COMPARTNER, Prognos, EEBC \(2024\): Abschlussberichts zur Begleituntersuchung der Förderung von E-Bussen im ÖPNV \(Kurzfassung\).](#)

⁴¹ 2026: Fördergelder in Höhe von 391 Millionen € aus dem Klima- und Transformationsfond, vgl. [Bundeshaushaltsplan 2026, Einzelplan 60, S.113.](#)

⁴² Vgl. [Aufruf zur Einreichung vom Juli 2025.](#)

⁴³ [KBA-Glossar](#): Fahrzeuge die nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschließlich Fahrpersonal) und ihres Gepäcks bestimmt sind.

KBA gemeldeten BEV-Busse im öffentlichen Personennahverkehr fährt: Beim KBA waren bis Ende 2023 insgesamt 3.332 BEV-Busse erfasst (Kraftomnibusse aller Antriebsarten: 85-559).⁴⁴ Der [Verband Deutscher Verkehrsunternehmen \(VDV\)](#) meldete in seiner Statistik für 2024 eine Flotte von 2.416 BEV-Bussen (dort: Batterie-Busse) bei insgesamt 25.587 Fahrzeugen, die von seinen Mitgliedsunternehmen betrieben wurden.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle, dass der Personenverkehr auf der Schiene längst überwiegend elektrisch stattfindet, da die stark befahrenen Strecken im Eisenbahnnetz größtenteils mit Oberleitungen ausgestattet sind. Im Ergebnis wurden 2023 im Nahverkehr 80 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch erbracht, im Fernverkehr 99 Prozent.⁴⁵

Anmerkungen zur Rolle von Gas in der Antriebswende siehe 4.b).

5.a) Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladepunkte

Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Deutschland (alle Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum, auf Kundenparkplätzen und auf Rastplätzen an Bundesfernstraßen) **hat sich seit 2019 deutlich vergrößert, zuletzt aber mit geringeren Zuwachsraten**. Die Zahl der Schnellladepunkte wächst mittlerweile mehr als doppelt so schnell wie die der Normalladepunkte.

Vom Q2/2025 zum Q3/2025 betrug die Zuwachsrate für Ladepunkte relativ zum Gesamtbestand der jeweiligen Ladepunktart in Deutschland:

- bei **Normalladepunkten plus 3,1 Prozent** (auf absolut 131.400 Ladepunkte),
- bei **Schnellladepunkten plus 7,4 Prozent** (auf absolut 47.800 Ladepunkte).

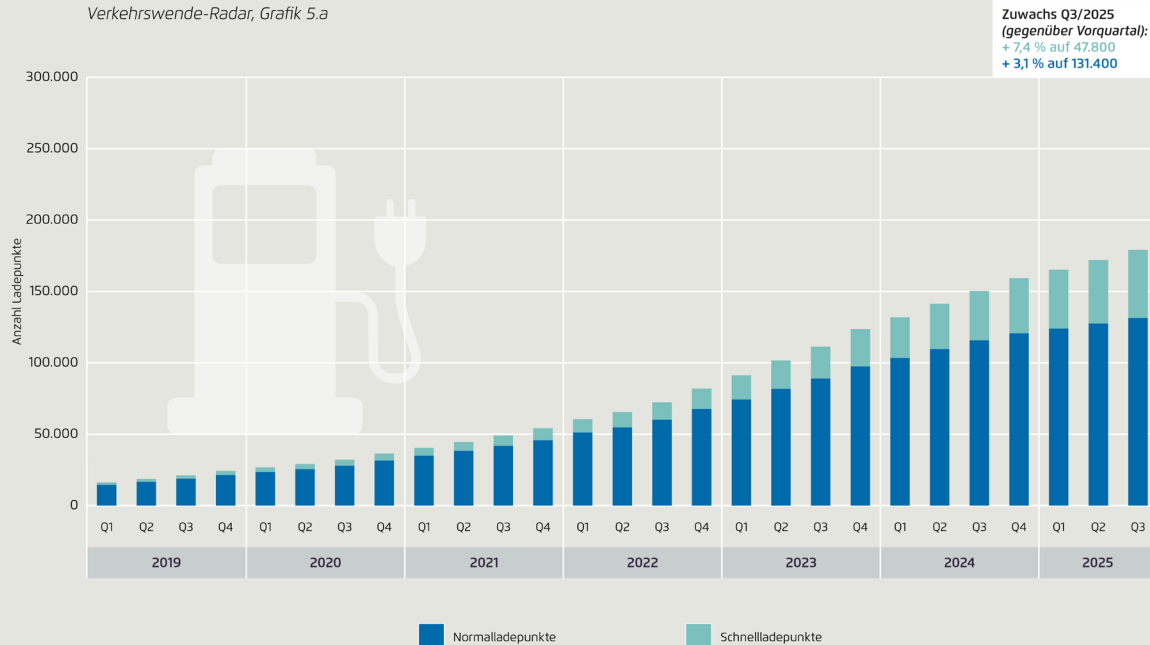
⁴⁴ KBA Tabelle FZ 27 – Bestand nach ausgewählten Merkmalen.

⁴⁵ Allianz pro Schiene unter Verwendung von Daten des Umweltbundesamts.

Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladepunkte

Der Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Deutschland (alle Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum, auf Kundenparkplätzen und auf Rastplätzen an Bundesfernstraßen) hat sich seit 2019 deutlich vergrößert, zuletzt aber mit geringeren Zuwachsraten. Die Zahl der Schnellladepunkte wächst mittlerweile mehr als doppelt so schnell wie die der Normalladepunkte.

Verkehrswende-Radar, Grafik 5.a



Agora Verkehrswende (1/2026) | Normalladepunkte bis 22 Kilowatt (kW) Ladeleistung, Schnellladepunkte über 22 Kilowatt (kW) Ladeleistung (Zahlen gerundet); Datenquelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH (über Mobilität des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr).

Einordnende Kommentare und Hinweise siehe *Zum Verständnis der Daten* in 5.b).

5.b) Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladeleistung

Die durchschnittliche verfügbare Ladeleistung pro gemeldetem batterieelektrischem Pkw (BEV-Pkw) in Deutschland schwankt zwar mit steigenden Fahrzeugzahlen, liegt aber konstant deutlich über den gesetzlich vorgeschriebenen 1,3 Kilowatt (kW) (gemessen in kW an Ladepunkten im öffentlichen Straßenraum, auf Kundenparkplätzen und auf Rastplätzen an Bundesfernstraßen) und hat seit dem dritten Quartal 2023 kontinuierlich zugenommen.

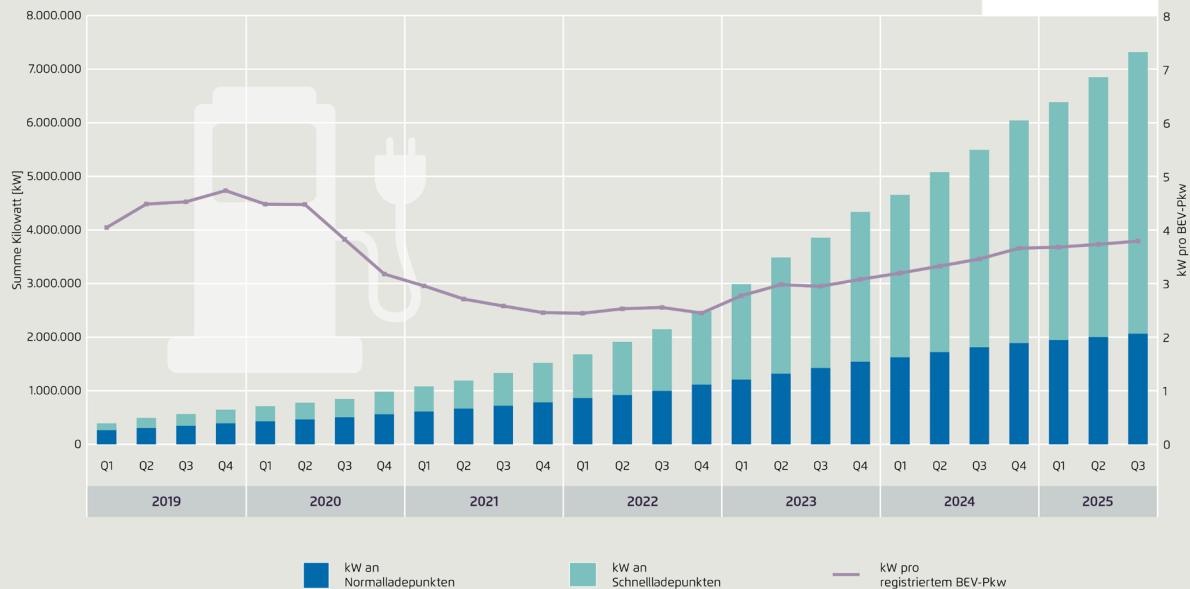
Im Q3/2025 betrug:

- die **durchschnittliche verfügbare Ladeleistung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten 3,8 kW pro BEV-Pkw** (plus 2,7 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- die **Summe der Ladeleistung an öffentlich zugänglichen Normalladepunkten 2,1 Millionen kW** (plus 3,2 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- die **Summe der Ladeleistung an öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten 5,3 Millionen kW** (plus 8,3 Prozent im Vergleich zum Vorquartal).

Ladeinfrastruktur für Pkw: öffentlich zugängliche Ladeleistung

Die durchschnittliche verfügbare Ladeleistung pro gemeldetem batterieelektrischem Pkw (BEV-Pkw) in Deutschland schwankt zwar mit steigenden Fahrzeugzahlen, liegt aber konstant deutlich über den gesetzlich vorgeschriebenen 1,3 Kilowatt (kW)* (gemessen in kW an Ladepunkten im öffentlichen Straßenraum, auf Kundenparkplätzen und auf Rastplätzen an Bundesfernstraßen) und hat seit dem dritten Quartal 2023 kontinuierlich zugenommen. Verkehrswende-Radar, Grafik 5.b

Quote Q3/2025:
kW/BEV-Pkw = 3,8
Zuwachs Q3/2025
(gegenüber Vorquartal):
+ 8,3 % auf 5,3 Mio. kW
+ 3,2 % auf 2,1 Mio. kW



Agora Verkehrswende (1/2026) | Normalladepunkte bis 22 Kilowatt (kW) Ladeleistung, Schnellladepunkte über 22 Kilowatt (kW) Ladeleistung; Datenquelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH (über Mobilitäts des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr); * EU Verordnung 2023/1804 zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR).

Eine flächendeckend verfügbare öffentliche Ladeinfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität von Elektromobilität bei Pkw: Viele Haushalte verfügen nicht über eine eigene Möglichkeit, einen BEV-Pkw zu laden. Eine aktuelle [Studie von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität](#) zeigt, dass im Jahr 2025 nur 21 Prozent aller Menschen zwischen 18 und 79 zu Hause diese Möglichkeit hatten. Die Studie bestätigt auch, dass eine zu Hause oder auf der Arbeit verfügbare Lademöglichkeit der bei weitem wichtigste Einflussfaktor für die Bereitschaft ist, einen BEV-Pkw zu kaufen.⁴⁶ Außerdem ist ein dichtes Netz an Ladestationen notwendig, um den Alltag mit einem BEV-Pkw praktikabel zu gestalten und ihn auch über längere Distanzen zu einer zuverlässigen Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu machen. Dafür ist auch die an einem Ladepunkt verfügbare Ladeleistung (in Kilowatt) relevant, da diese die Geschwindigkeit des Ladevorgangs bestimmt.

Die Daten zeigen ein deutliches Wachstum der Ladeinfrastruktur, sowohl bei der Anzahl der Ladepunkte als auch hinsichtlich der verfügbaren Ladeleistung: Im Herbst 2025 war Schellladen zwar noch immer an nur gut einem Viertel der Ladepunkte möglich. Dafür war die insgesamt verfügbare Ladeleistung an den Schnellladepunkten über zweieinhalbmals so hoch wie an Normalladepunkten. Diese Verhältnisse spiegeln sich auch bei den Wachstumsraten: Der Gesamtzuwachs war bei Schnellladepunkten im Betrachtungszeitraum deutlich höher als bei Normalladepunkten – sowohl bei der Anzahl als auch bei der Ladeleistung. Seit Anfang 2019 hat

⁴⁶ Agora Verkehrswende & Stiftung Klimaneutralität (2026): *Private Elektromobilität effektiv fördern. Empfehlungen zur Erschließung neuer Marktsegmente für privat finanzierte Elektroautos*, Abbildung 10.

sich die Zahl der Schnellladepunkte auf das 28-fache erhöht, ihre Gesamtladeleistung sogar auf das 41-fache. Die Normalladepunkte wuchsen im gleichen Zeitraum auf das Neunfache, ihre Gesamtladeleistung auf das Achtfache.

Die in Deutschland verfügbare Ladeleistung erfüllt die EU-weite Anforderung von mindestens 1,3 kW pro zugelassenem BEV-Pkw.⁴⁷ Für die Alltagstauglichkeit des Ladenetzes ist allerdings auch die räumliche Verteilung der Ladepunkte von Bedeutung. Deren Entwicklung kann mit Hilfe des [StandortTOOLS](#) der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur verfolgt werden.

Zum Verständnis der Daten

Schnellladen ist nicht gleich Schnellladen: Die Klassifizierung der Ladepunkte nach Ladeleistung ist aktuell nicht einheitlich geregelt. Die Grenze von 22 kW zwischen Normal- und Schnellladepunkten folgt Paragraf 2 der [Ladesäulenverordnung von 2016](#). Um einen ausreichend vollständigen Ladevorgang, zum Beispiel im Rahmen einer Fahrpause an einer Autobahnraststätte zu ermöglichen, sind jedoch höhere Ladeleistungen notwendig. Entsprechend definiert das deutsche [Schnellladegesetz \(SchnellLG\) von 2021](#) das Ziel einer flächendeckenden und bedarfsgerechten⁴⁸ Versorgung mit Schnellladepunkten von 150 kW oder mehr Ladeleistung und überträgt dem Bundesverkehrsministerium⁴⁹ die Verantwortung, diese Leistung zu gewährleisten. Die [EU Verordnung 2023/1804 über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe](#) bezeichnet alle Angebote mit mehr als 22 kW Ladeleistung ebenfalls als Schnellladepunkte und definiert Angebote mit einer Ladeleistung von 150 kW oder mehr als Unterklasse der Ultraschnellladepunkte (Anhang III, Absatz 2). Auch in Deutschland ist für diese Art von Angebot zusätzlich die Bezeichnung *High-Power-Charging*-Ladepunkt (HPC) im Gebrauch, unter anderem im Rahmen des [Ausbaumonitorings der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur](#).

6.a) Verfügbarkeit von BEV-Pkw: Durchschnittspreise nach Fahrzeugklassen

Die Durchschnittspreise für batterieelektrische Pkw (BEV) auf dem deutschen Markt sinken mit zunehmender Modellauswahl, **gerade in kleineren Segmenten**. Das günstigste BEV-Pkw-Modell kostet mittlerweile unter 20.000 Euro. Zudem werden auch in den größeren Segmenten Modelle angeboten, die weniger kosten als der Durchschnittspreis in darunter liegenden Klassen.

Daten zu den weiteren Quartalen 2025 werden in den kommenden Ausgaben des Verkehrswende-Radars ergänzt.

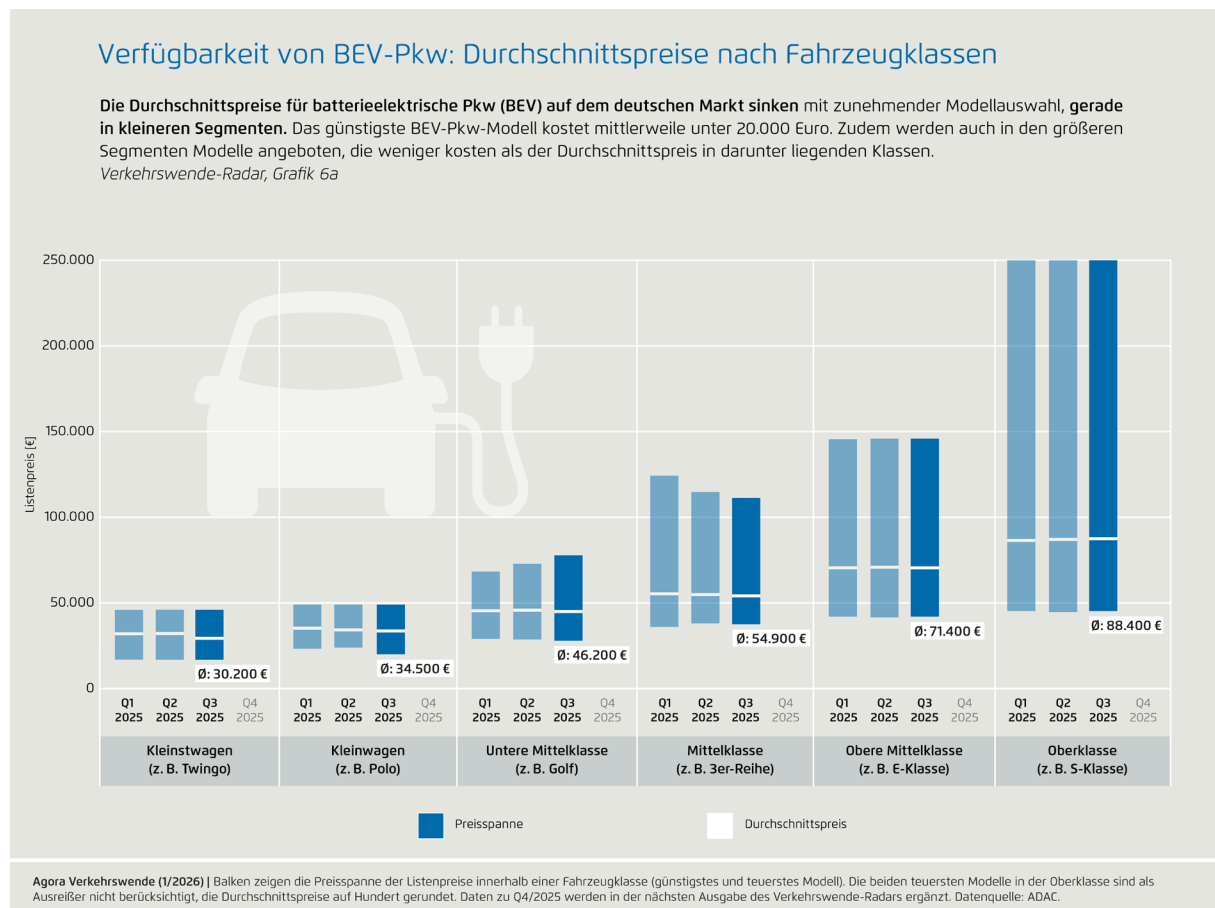
⁴⁷ [Verordnung \(EU\) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe \(AFIR\)](#).

⁴⁸ Im Gesetz wie folgt definiert (§2 Abs. 8 und 9): Flächendeckung – alle Fahrzeugführer [sic.] eines reinen Batterieelektrofahrzeugs, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, können bundesweit alle Strecken mit ihrem Batterieelektrofahrzeug ohne erhebliche Umwege zurücklegen; Bedarfsdeckung – die Anzahl der Schnellladepunkte ist ausreichend, um unzumutbare Wartezeiten zu vermeiden.

⁴⁹ Zum Zeitpunkt der Gesetzgebung: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Im Q2/2025 kosteten BEV-Pkw (Preise auf Hundert gerundet):

- **durchschnittlich 30.200 Euro für Kleinstwagen** (günstigstes Modell: 16.900 Euro, teuerstes Modell 46.000 Euro; Basis: 24 Modelle⁵⁰),
- **durchschnittlich 34.500 Euro für Kleinwagen** (günstigstes Modell: 20.000 Euro, teuerstes Modell 49.000 Euro; Basis: 104 Modelle),
- **durchschnittlich 46.200 Euro in der unteren Mittelklasse** (günstigstes Modell: 27.900 Euro, teuerstes Modell 77.900 Euro; Basis: 301 Modelle),
- **durchschnittlich 54.900 Euro in der Mittelklasse** (günstigstes Modell: 37.600 Euro, teuerstes Modell 111.400 Euro; Basis: 205 Modelle),
- **durchschnittlich 71.400 Euro in der oberen Mittelklasse** (günstigstes Modell: 42.000 Euro, teuerstes Modell 145.900 Euro; Basis: 481 Modelle),
- **durchschnittlich 88.400 Euro in der Oberklasse** (günstigstes Modell: 45.200 Euro, teuerstes Modell 250.000 Euro; Basis: 334 Modelle).



Das Angebot an BEV-Pkw wird vielfältiger und auch die Preisspannen werden größer: Eine Analyse der Listenpreise für die in Deutschland angebotenen Pkw zeigt, dass BEV-Pkw nicht mehr nur den höherpreisigen Segmenten zuzuordnen sind. Im Q3/2025 sanken die Durchschnittspreise im Vergleich zum Vorquartal in vier Segmenten, zwischen minus 8,6 Prozent bei den

⁵⁰ Bei der Anzahl der Modelle in den jeweiligen Klassen spielen auch Modellreihen eine Rolle, die sich bei ähnlicher Bauart beispielsweise in Hinblick auf die Motorisierung oder Batteriekapazitäten unterscheiden.

Kleinstwagen und minus 0,5 Prozent in der Oberen Mittelklasse. Nur in der Oberklasse stieg der Durchschnittspreis mit plus 0,5 Prozent leicht an. Betrachtet man die jeweiligen Durchschnittspreise, sind Verbrenner allerdings in den meisten Klassen weiterhin günstiger als BEV-Pkw: von minus 5 Prozent in der oberen Mittelklasse bis minus 47 Prozent bei den Kleinstwagen. Außerdem kostet das günstigste BEV-Modell in jeder Klasse weiterhin mehr als das günstigste Verbrennermodell. Auch die Modellvielfalt – und somit Auswahl für verschiedene Nutzungszwecke innerhalb der Segmente – ist bei den Verbrennern größer. Sie variiert zwischen der eineinhalbfachen Modellanzahl bei Kleinstwagen und der sechsfachen Anzahl in der unteren Mittelklasse.⁵¹

Obwohl die Entwicklung der Marktpreise prinzipiell in die richtige Richtung weist, stellen die Anschaffungskosten weiterhin eine hohe Hürde für die Anschaffung eines privaten BEV-Pkw und somit für eine erfolgreiche Antriebswende in diesem Nutzungssegment dar. Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität haben daher [Empfehlungen zur Erschließung neuer Marktsegmente für privat finanzierte Elektroautos](#) erarbeitet.⁵² Das im Januar 2026 vorgestellte Förderprogramm der Bundesregierung für Elektromobilität enthält bereits wichtige Ansätze wie eine Differenzierung nach Einkommen und die Öffnung für Leasing-Finanzierung, fördert aber neben vollelektrischen Fahrzeugen auch Hybridfahrzeuge mit Ladestecker und ist auf Neufahrzeuge beschränkt. Weil zudem nicht nur Kaufpreise, sondern ebenso die Nutzungskosten für die Erschwinglichkeit eines BEV-Pkw eine Rolle spielen, wären zusätzlich Maßnahmen für mehr Wettbewerb beim öffentlichen Laden und für einen leichteren Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig.⁵³

Um soziale Teilhabe gezielt auch für Haushalte mit einer strukturellen Abhängigkeit vom eigenen Auto zu gewährleisten, muss die Erschwinglichkeit von BEV-Pkw sich vor allem in kleineren Segmenten weiter verbessern: In Deutschland gibt es viele Haushalte, die entweder bereits unter Mobilitätsarmut leiden oder davon bedroht sind, wenn Kraftstoffpreise steigen.⁵⁴ Es handelt sich dabei um ein Problem, das durch einen oder mehrere der folgenden Faktoren entsteht: finanziell bedingte Mobilitätseinschränkungen, schlechte Erreichbarkeit von Orten des täglichen Bedarfs, unzureichende Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto⁵⁵ oder ein erzwungenermaßen hoher Zeitaufwand für Alltagsmobilität.

Gerade die Erschwinglichkeit der Mobilität mit einem eigenen Pkw wird für viele Nutzer:innen von Verbrennern spätestens dann deutlich zurückgehen, wenn ab 2028 auch Kraftstoffpreise dem Europäischen Emissionshandel unterliegen. Eine Studie von Agora Energiewende und Agora

⁵¹ Basierend auf eigenen Auswertungen von ADAC-Marktdaten (hier nicht dargestellt).

⁵² Agora Verkehrswende & Stiftung Klimaneutralität (2026): *Private Elektromobilität effektiv fördern. Empfehlungen zur Erschließung neuer Marktsegmente für privat finanzierte Elektroautos*.

⁵³ Für Informationen zum Vergleich der Gesamtkosten von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen siehe Agora Verkehrswende (2025): *Stellschrauben für günstigere E-Pkw. Gesamtkostenvergleich von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen und wie sich die Rahmenbedingungen politisch gestalten lassen*.

⁵⁴ [Agora Verkehrswende \(2023\): Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz](#).

⁵⁵ Vgl. den [ÖV-Atlas 2023 von Agora Verkehrswende](#) für Analysen zur Qualität des ÖV-Angebots in Deutschland und seinen Nachbarländern.

Verkehrswende hat ergeben, dass ein Preisanstieg von bis zu 38 Eurocent pro Liter Benzin möglich ist.⁵⁶

Der eigene Pkw wird im Rahmen einer erfolgreichen Verkehrswende weiterhin eine Rolle spielen – gerade in Räumen oder für Nutzungen, die nicht sinnvoll durch Sharing-Angebote oder andere Alternativen bedient werden können.⁵⁷ Unter entsprechenden Gegebenheiten muss es also auch Haushalten mit geringem Einkommen möglich sein, auf ein E-Auto umzusteigen, jetzt und in Zukunft. Weitere Analysen und Handlungskonzepte zu diesem Thema finden sich in unserem Diskussionspapier *Bezahlbare Elektroautos in die Breite bringen* und im *ICCT-Monitor Elektromobilität und soziale Teilhabe in Deutschland*.

6.b) Verfügbarkeit von BEV-Pkw: Anzahl Modelle nach Preisklassen

Die Zahl der verfügbaren Modelle batterieelektrischer Pkw (BEV) auf dem deutschen Markt wächst und wird auch in niedrigeren Preissegmenten langsam vielfältiger. Es gibt aktuell fünf Modellvarianten für unter 20.000 Euro und 23, die zwischen 20.000 und 30.000 Euro kosten. Viele Pkw-Segmente sind zudem in mehreren Preisklassen vertreten – Kleinwagen beispielsweise in drei und die Untere Mittelklasse in vier.

Daten zu den weiteren Quartalen 2025 werden in den kommenden Ausgaben des Verkehrswende-Radars ergänzt.

Im Q2/2025 wurden auf dem deutschen BEV-Pkw Markt angeboten:

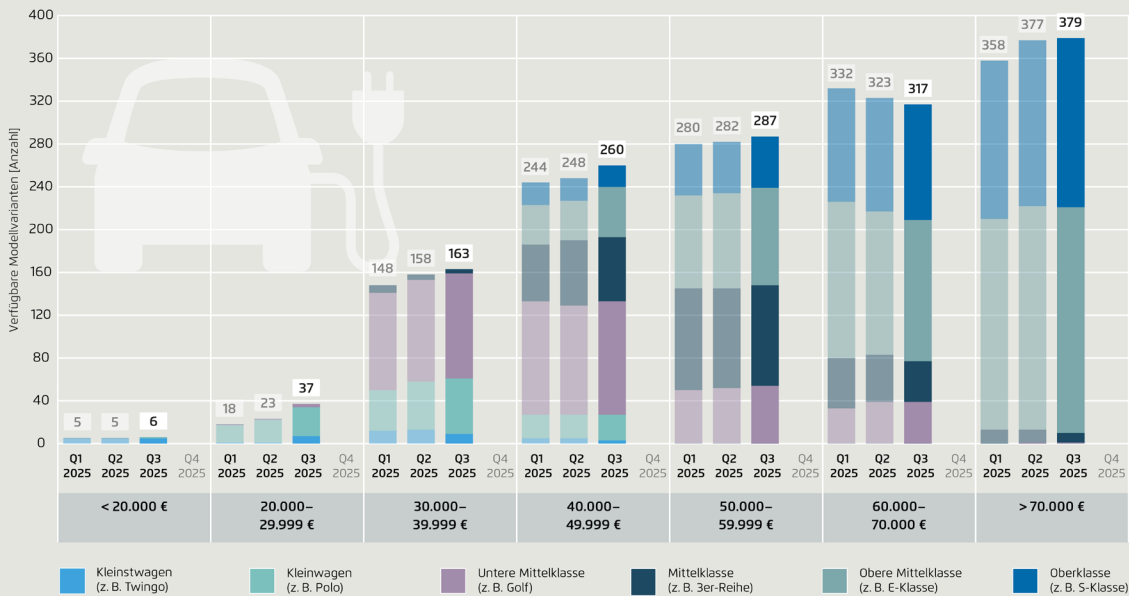
- **6 Modellvarianten für unter 20.000 Euro** (+ 20% zum Vorquartal),
- **37 Modellvarianten für 20.000 bis 29.999 Euro** (plus 38 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- **163 Modellvarianten für 30.000 bis 39.999 Euro** (plus 3 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- **260 Modellvarianten für 40.000 bis 49.999 Euro** (plus 4 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- **287 Modellvarianten für 50.000 bis 59.999 Euro** (plus 2 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- **317 Modellvarianten für 60.000 bis 69.999 Euro** (minus 2 Prozent im Vergleich zum Vorquartal),
- **379 Modellvarianten für über 70.000 Euro** (plus 0,5 Prozent im Vergleich zum Vorquartal).

⁵⁶ Mehr dazu und zu möglichen Maßnahmen für einen sozialverträglichen Übergang in *Agora Energiewende und Agora Verkehrswende (2023): Der CO₂-Preis für Gebäude und Verkehr. Ein Konzept für den Übergang vom nationalen zum EU-Emissionshandel*.

⁵⁷ Vgl. dazu das Verkehrsszenario in *Agora Think Tanks (2024): Klimaneutrales Deutschland. Von der Zielsetzung zur Umsetzung*.

Verfügbarkeit von BEV-Pkw: Anzahl Modelle nach Preisklassen

Die Zahl der verfügbaren Modelle batterieelektrischer Pkw (BEV) auf dem deutschen Markt wächst und wird auch in niedrigeren Preissegmenten langsam vielfältiger. Es gibt aktuell sechs Modellvarianten für unter 20.000 Euro und 37, die zwischen 20.000 und 30.000 Euro kosten. Viele Pkw-Segmente sind zudem in mehreren Preisklassen vertreten – Kleinwagen beispielsweise in vier und die Untere Mittelklasse in sechs. Verkehrswende-Radar, Grafik 6b



Agora Verkehrswende (1/2026) | Anzahl von Modellvarianten eingeschlossen verschiedene Optionen innerhalb einer Modellreihe, beispielsweise unterschiedliche Motorisierung oder Batteriekapazitäten. Die beiden teuersten Modelle in der Oberklasse sind als Ausreißer nicht berücksichtigt. Daten zu Q4/2025 werden in der nächsten Ausgabe des Verkehrswende-Radars ergänzt. Datenquelle: ADAC.

Einordnende Kommentare zur Bedeutung von bezahlbaren BEV-Pkw im Rahmen einer sozialverträglichen Antriebswende sowie Vergleiche zum Markt für Pkw mit Verbrennungsmotor siehe Abschnitt 6.a).

Begleitkreis

Eine Reihe von Expertinnen und Experten haben uns bei der Projektentwicklung unterstützt. Dafür bedanken wir uns herzlich bei:

- **Robert Follmer**, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH,
- **Dr. Christoph Hecht**, Fachreferent Automatisierung und Digitalisierung im Verkehr, Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.,
- **Dr. Claudia Nobis**, Leiterin Fachgebiet I 2.1 – Umwelt und Verkehr, Umweltbundesamt (Vertreter: **Timmo Janitzek**),
- **Dr. Lisa Ruhrort**, Teamleiterin Stadt- und Regionalverkehr, Deutsches Institut für Urbanistik,
- **Dr. Sandra Wappelhorst**, Senior Researcher, International Council on Clean Transportation,
- **Dr. Jan Werner**, Geschäftsführer, KCW GmbH (Auftragnehmer).

Die Kommentare und Anregungen der genannten Personen haben einen wertvollen Beitrag zum Verkehrswende-Radar geleistet und werden die Fortführung des Projekts auch im Weiteren bereichern. Die Verantwortung für die Inhalte des Verkehrswende-Radars liegt ausschließlich bei Agora Verkehrswende.