

Ein öffentlicher Ladepunkt versorgt zehn Stromer

Nr. 262, 19. Mai 2026

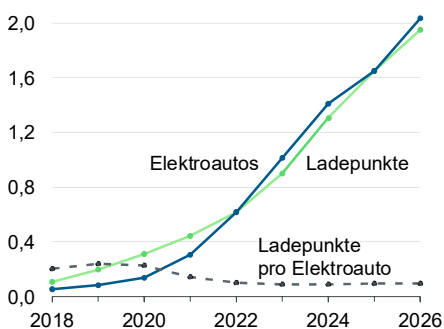
Autoren: Hendrik Moritz, 069-7431-20102, hendrik.moritz@kfw.de
Dr. Johannes Rode, Telefon 069 7431-40496, johannes.rode@kfw.de

In Deutschland gibt es 200.000 öffentliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge (Stand: 01.04.2026).¹ Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Anstieg um 17 % (Grafik 1). Eine Analyse der Daten der Bundesnetzagentur zeigt, dass sich die Ladepunkte auf etwa 109.000 öffentliche Ladesäulen verteilen, wodurch sich eine mittlere Ausstattung von 1,8 Anschlüssen pro Standort ergibt. Des Weiteren schreitet der Ausbau von Schnellladepunkten mit einer Ladeleistung von über 22 kW voran: Auf sie entfällt ein Viertel aller öffentlichen Ladepunkte, wodurch sich eine mittlere Leistung von 42 kW ergibt.

Parallel dazu hat der **Bestand reiner Elektroautos die Marke von 2 Mio. Fahrzeugen überschritten** (Stand: 01.01.2026) mit einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 23 % (Grafik 1). Damit liegt der Anteil von reinen Elektroautos am Pkw-Bestand in Deutschland bei über 4 %. Dies zeigen Daten des Kraftfahrtbundesamtes.²

Grafik 1: Entwicklung öffentlicher Ladepunkte und Elektroautos seit 2018

Elektroautos in Mio., Ladepunkte in 100k; zum 01.01.



Datenbasis: KBA, BNetzA.

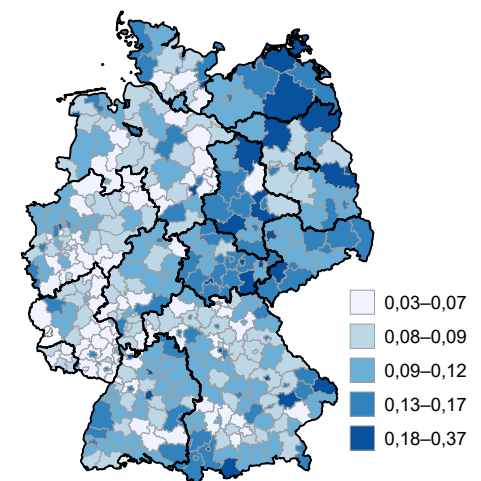
Das **Verhältnis von öffentlichen Ladepunkten pro Elektroauto von 0,1 erweist sich seit 2022 als weitgehend stabil** (Grafik 1). Allerdings gibt es strukturelle Unterschiede in der Versorgungsdichte (Grafik 2). In den neuen Bundesländern liegt der Wert mit 0,14 öffentlichen Ladepunkten je Elektroauto höher als in Westdeutschland mit 0,09. Ein wesentlicher Grund dafür ist die im Osten niedrigere Eigenheimquote (Ost 44 % vs. West 50 %), da Eigenheimbesitzer häufiger Wallboxen installiert haben und somit nicht auf öffentliche Ladepunkte angewiesen sind.³ Analog dazu ist das Verhältnis zwischen öffentlichen Ladepunkten und reinen Elektroautos in kreisfreien Städten höher. Der größere Mieteranteil und die geringere Dichte an Einfamilienhäusern in Städten schränken private Lademöglichkeiten ein, was den Bedarf für öffentliche Lademöglichkeiten erhöht.⁴

Mehr öffentliche Ladepunkte pro Elektroauto als in Norwegen

Norwegen ist bei reinen Elektroautos weltweit Spitzenreiter. Im März 2026 entfielen 98 % der Neuzulassungen darauf.⁵ Auf einen Bestand von 958.000 Stromern kommen knapp 27.000 öffentliche Ladepunkte (Stand Q4 2025). Das entspricht 0,03 Ladepunkten je Elektroauto und damit einer deutlich geringeren Versorgungsdichte als in Deutschland.⁶ Der Unterschied zwischen beiden Ländern erklärt sich, wie innerhalb Deutschlands, vor allem durch eine höhere Eigenheimquote (NO 79 % vs. DE 44 %) und eine höhere Quote freistehender Einfamilienhäuser (NO 74 % vs. DE 21 %).⁷ Das begünstigt die Installation privater Wallboxen und verringert die Notwendigkeit für öffentliche Ladeinfrastruktur.

Das dichtere Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur in Deutschland kompensiert somit das strukturell bedingte Defizit an privaten Wallboxen. Trotzdem ist die Skepsis groß: Im KfW-Energiewendebarmeter 2025 gab die Hälfte aller Befragten ohne reines Elektroauto an, dass sie sich aufgrund eines Ladepunktedefizits gegen den Kauf entschieden haben.⁸

Grafik 2: Ladepunkte pro Elektroauto



Quelle: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Datenbasis: KBA, BNetzA., zum 01.01.2026

Für eine weiterreichende Akzeptanz von Elektroautos ist der **Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur weiter voranzutreiben**. So hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt bis 2030 einen Bestand von 15 Mio. reinen Elektroautos und 1 Mio. öffentlicher Ladepunkte zu erreichen. Zudem sollten auch Bewohner von Mehrfamilienhäusern von günstigem Laden zuhause profitieren. Hilfreich wären hierfür vereinfachte Regelungen zur Schaffung privater Lademöglichkeiten für Bewohner von Mehrfamilienhäusern.

¹ Vgl. BNetzA (2026) [Öffentliche Ladeinfrastruktur](#).

² Vgl. KBA (2026) [Bestand nach Zulassungsbezirken \(FZ 1\)](#).

³ Vgl. Pezeshknejad, P. et.al. (2026) [Barriers to electric vehicle home charging and impacts on adoption](#), *Transportation Research Part D: Transport and Environment*.

⁴ Vgl. Zensus (2022) [Haushalte: Gebäudetyp \(Größe\)](#), sowie Deutschlandatlas (2022) [Wohneigentumsquoten variieren in Deutschland zwischen unter 16 und über 70 Prozent](#).

⁵ Vgl. Werwitzke, C. (2026) [In Norwegen ist die Kauflaune zurück: 17.400 neue E-Autos im März](#).

⁶ Vgl. European Alternative Fuels Observatory (2026) [Norway \(last updated 15 Apr. 2026\)](#).

⁷ Vgl. Statistics Norway (2026) [Statistics on Dwellings \(last updated 3 Mar. 2026\)](#).

⁸ Vgl. Römer, D. und J. Rode (2025) [KfW-Energiewendebarmeter](#), KfW Research.