

Juni 2026

Ist-Situation

Im ersten Halbjahr 2026 wurden in Deutschland 368.006 batterieelektrische Pkw neu zugelassen. Das waren 48,0 Prozent mehr als von Januar bis Juni 2025. Der Marktanteil stieg von 17,7 auf 24,8 Prozent. Der gesamte Pkw-Markt wuchs im gleichen Zeitraum nur um rund sechs Prozent auf 1,484 Millionen Fahrzeuge.

Plug-in-Hybride legten um 18 Prozent auf 163.793 Fahrzeuge zu. Batterieelektrische Pkw und Plug-in-Hybride erreichten zusammen 531.799 Neuzulassungen beziehungsweise rund 35,8 Prozent Marktanteil.

Das Modellangebot wurde breiter. Besonders gefragt waren elektrische SUV und Kompaktmodelle. Gleichzeitig gewannen auch elektrische Fahrzeuge der Mittelklasse an Bedeutung. Neben etablierten Modellen kamen neue Baureihen und zusätzliche Varianten auf den Markt.

Bewertung

Die Entwicklung ist mehr als ein statistischer Basiseffekt. Der Zuwachs bei batterieelektrischen Pkw übertraf den Gesamtmarkt deutlich, und der Marktanteil erreichte im Juni bereits 28,4 Prozent. Gleichzeitig handelt es sich teilweise um eine Erholung nach dem deutlichen Marktrückgang infolge des abrupten Förderendes Ende 2023.

Das Wachstum wird durch ein breiteres Modellangebot, Preisnachlässe, günstigere Leasingkonditionen, Flottenvorgaben und steuerliche Vorteile bei elektrischen Dienstwagen getragen. Neue Fördermaßnahmen dürften zudem die private Nachfrage gestützt haben. Dennoch bleibt der gewerbliche Markt ein wichtiger Wachstumstreiber.

Für das deutsche Kfz-Gewerbe entstehen zusätzliche Chancen im Fahrzeugverkauf, Leasing, Gebrauchtwagenhandel, Ladegeschäft und bei spezialisierten Werkstattleistungen. Gleichzeitig steigen der Investitions- und Schulungsbedarf. Unsicherheiten bestehen insbesondere bei Restwerten, Preissenkungen und schnellen Modellwechseln.

Prognose

Für das zweite Halbjahr 2026 ist mit weiter steigenden Neuzulassungen batterieelektrischer Pkw zu rechnen. Der Jahresmarktanteil könnte bei etwa 25 Prozent oder leicht darüber liegen.

Positiv wirken das wachsende Modellangebot, Fördermaßnahmen, regulatorische Vorgaben für Fahrzeughersteller und der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur. Risiken bestehen durch hohe Fahrzeug- und Ladestrompreise, eine schwache Konjunktur, Förderunsicherheit, Restwertverluste und mögliche Änderungen der europäischen CO₂-Regulierung.