



Der Ausbau der Ladeinfrastruktur hat in Berlin bereits deutlich an Dynamik gewonnen (Symbolbild) | Foto: Freepik

Elektro statt Emissionen: Der Berliner Verkehrssektor im Wandel

14. Oktober 2025

Der Berliner Verkehrssektor muss auf Elektromobilität setzen, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Während in vielen Bereichen bereits deutliche Emissionsminderungen erzielt wurden, hinkt der Verkehrssektor noch hinterher. Elektromobilität und der Ausbau der Ladeinfrastruktur sind daher zentrale Hebel, um die Berliner Klimaziele zu erfüllen. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue [Studie der Investitionsbank Berlin \(IBB\)](#).

Verkehrswende braucht Infrastruktur

Die CO₂-Emissionen des Berliner Verkehrssektors lagen 2023 bei 3,9 Millionen Tonnen und betragen 53,1 Prozent der Gesamtemissionen. Gegenüber 1990 konnte nur eine

Reduktion von 8,7 Prozent erreicht werden, während die Gesamtemissionen der Stadt fast halbiert wurden. Insbesondere der Straßenverkehr zeigt mit einem Anstieg von 3,9 Prozent seit 1990 einen gegenläufigen Trend. Dem Hochlauf der Elektromobilität kommt bei der Reduktion von CO₂-Emissionen eine entscheidende Rolle zu.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Berlin hat in den vergangenen Jahren bereits deutlich an Dynamik gewonnen: Von 61 Ladeeinrichtungen im Jahr 2015 auf 3.564 im dritten Quartal 2025 – ausgestattet mit insgesamt 5.976 Ladepunkten. Besonders der Anteil von Schnellladeeinrichtungen steigt, inzwischen verfügen 14,4 Prozent der Ladesäulen über Ladeleistungen oberhalb von 50 Kilowatt (kW).

Dr. Hinrich Holm, Vorsitzender des Vorstands der IBB: „Berlin hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens 2045 klimaneutral zu werden und die CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 70 Prozent zu senken. Das kann nur mit einem konsequenten Ausbau von Ladeinfrastruktur und Elektromobilität gelingen. Jetzt ist der Moment, die richtigen Weichen für eine klimaneutrale Mobilität zu stellen. Gerade im Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Partnerinnen und Partnern können die Potenziale der Elektromobilität voll ausgeschöpft werden. Gemeinsam mit dem Land Berlin leisten wir mit Förderprogrammen wie WELMO (Wirtschaftsnahe Elektromobilität), die zugleich Ladesäulen in Wohnquartieren und die betriebliche Elektromobilität unterstützen, einen entscheidenden Beitrag, um die Verkehrswende in der Breite zu ermöglichen. Der Großteil der Investitionen in diesem Bereich muss jedoch von privater Seite kommen.“

Dynamik bei Neuzulassungen

Im Durchschnitt der letzten vier Jahre wurden jährlich rund 68.000 Fahrzeuge in Berlin neu zugelassen. Der Anteil elektrischer Fahrzeuge entwickelt sich dabei positiv: 2022 erreichten die Neuzulassungen mit 19.823 (29,9 Prozent) den bisherigen Höchstwert, da sowohl batterieelektrische Fahrzeuge als auch Plug-in-Hybride großzügig gefördert wurden. 2024 sank die Zahl bei Auslaufen der Bundesförderung auf 14.856, was einem Anteil von 23,6 Prozent an den Neuzulassungen entsprach. Im laufenden Jahr 2025 steigt der Anteil wieder kontinuierlich: Im Durchschnitt liegt er bis Juli bereits bei 30,5 Prozent. Diese Entwicklung verdeutlicht die Marktdynamik und die hohe Bedeutung verlässlicher Förder- und Rahmenbedingungen.

Politische Weichenstellung erforderlich

Die Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030 setzt den Maßstab: Bis 2030 wird eine öffentlich zugängliche Kapazität von rund 420 Megawatt (MW) benötigt – derzeit sind es 158 MW. Denn 2030 könnten bereits 400.000 Elektrofahrzeuge auf Berliner Straßen unterwegs sein. Damit Berlin seine Klimaziele und die regulatorischen Anforderungen des europäischen Emissionshandelssystems ab 2027 erfüllen kann, muss der Ausbau von

Ladeinfrastruktur entschlossen beschleunigt werden.

Es braucht klare Rahmenbedingungen, um den Hochlauf der Elektromobilität zu sichern. Förderinstrumente wie WELMO stärker auf gemeinschaftlich genutzte Ladepunkte in Wohnquartieren auszurichten, ist ein wichtiger Schritt. Gerade in dicht besiedelten Mietgebieten ohne private Stellplätze kann der Zugang zur Elektromobilität damit deutlich verbessert werden. Zudem sollte das erfolgreiche Modell des Laternenladens konsequent weitergeführt und beim Austausch alter Gaslaternen systematisch berücksichtigt werden. Auch eine flexiblere Nutzung öffentlich zugänglicher Ladepunkte, zum Beispiel auf Parkplätzen, kann helfen, vorhandene Kapazitäten besser auszulasten und Netzausbaukosten zu begrenzen. (red)