

# Berlin *Fokus*

Elektro statt Emissionen: Der Berliner Verkehrssektor steuert um

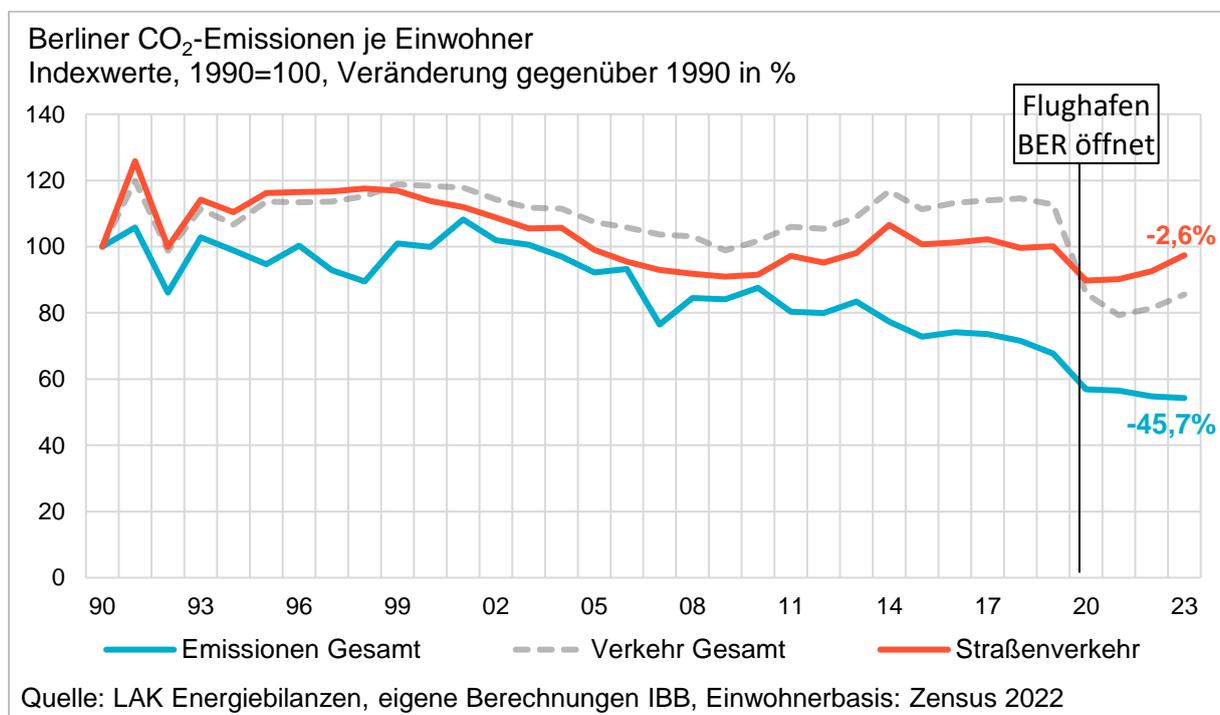
*Oktober 2025*

### Aufholbedarf im Berliner Verkehrssektor

Berlin hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis spätestens 2045 klimaneutral zu werden. Die rechtliche Grundlage dafür bildet das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln). Um dieses ambitionierte Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um mindestens 70% und bis 2040 um mindestens 90% im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Mit dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030) liegt ein umfassender strategischer Ansatz vor, der in den Handlungsfeldern Energie, Gebäude, Verkehr, Wirtschaft und Privathaushalte konkrete und quantifizierbare Maßnahmen vorsieht.

Zwischen 1990 und 2023 sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt bereits kontinuierlich zurückgegangen, zuletzt auf 7,3 Millionen Tonnen<sup>1</sup>, was einer Reduktion von 49,5% entspricht. Mit 3,9 Millionen Tonnen bzw. 53,1% der gesamten Berliner CO<sub>2</sub>-Emissionen entfiel dabei im Jahr 2023 mehr als die Hälfte auf den Verkehrssektor. Dabei haben sich die Emissionen dieses Sektors in den vergangenen 33 Jahren lediglich um 8,7% verringert; 1990 lagen sie bei 4,2 Millionen Tonnen. Der überwältigende Anteil entfällt mit 3,8 Millionen Tonnen auf den Straßenverkehr. Seit 1990 stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Berliner Straßenverkehrs entgegen dem Gesamttrend um 3,9%. Um die Sektorenziele des BEK 2030 im wichtigen Verkehrsbereich zu erreichen, sind daher zusätzliche Anstrengungen erforderlich.

Selbst wenn das seit 1990 deutliche Bevölkerungswachstum in der Hauptstadt berücksichtigt wird, liegt der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr bei nur 2,6%. Insgesamt sanken die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Einwohner von 1990 bis 2023 um 45,7%. Seit der Schließung der Flughäfen Tegel und Schönefeld im Jahr 2020 werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs nicht mehr in den betrachteten Berliner Daten berücksichtigt. Bei Zurechnung der im Betrieb des Flughafens BER anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen ergäbe sich sogar ein Anstieg der Emissionen im Verkehrsbereich gegenüber 1990. Aufgrund des großen Aufholbedarfs im Sektor Verkehr kommt daher dem Hochlauf der Elektromobilität eine zentrale Bedeutung zu. Eine zunehmende Elektrifizierung des Berliner Fahrzeugbestandes ist jedoch entscheidend von einem koordinierten Ausbau von Ladeinfrastruktur in öffentlichen und privaten Räumen abhängig.



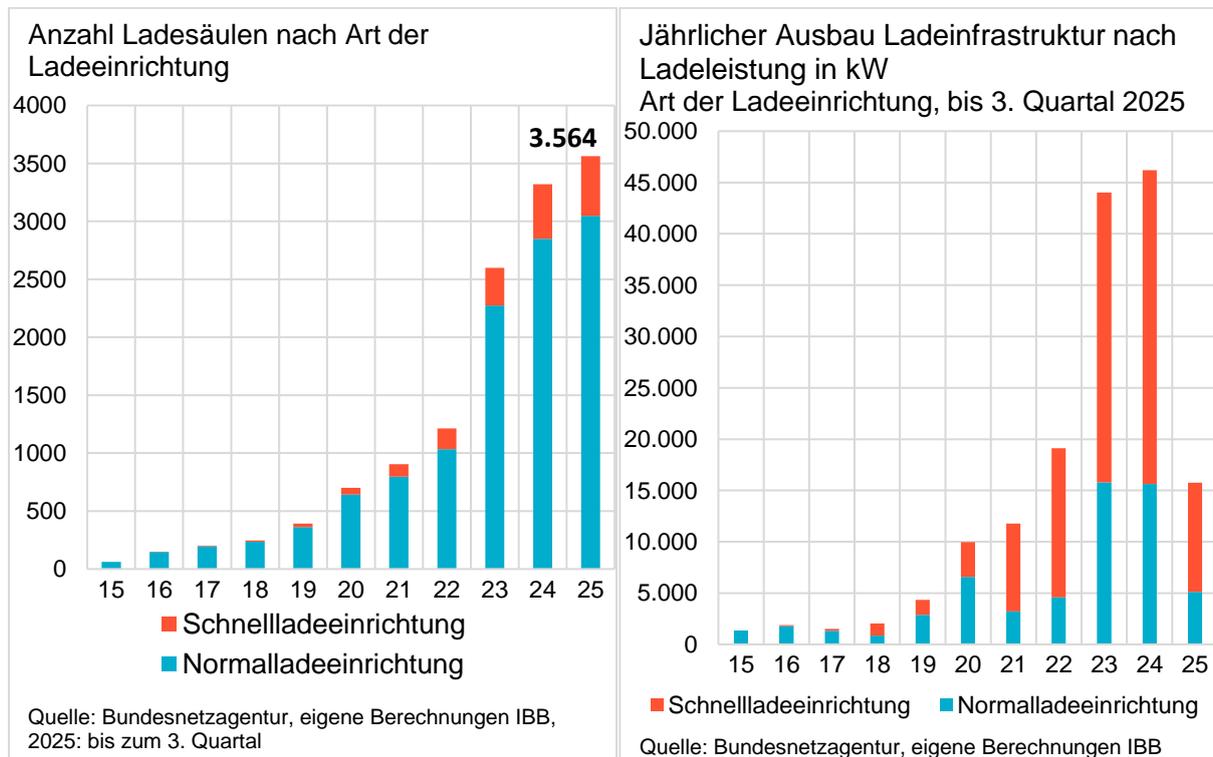
<sup>1</sup> Endenergieverbrauch (Quellenbilanz)

## Berlin stärkt seine Ladeinfrastruktur

Der Erfolg der Elektromobilität hängt entscheidend von einer leistungsfähigen und umfassenden Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten ab – insbesondere in der Hauptstadt. Denn besonders im städtischen Umfeld können private Ladeeinrichtungen nur rund 80% der benötigten Ladekapazitäten bereitstellen. Öffentliche und öffentlich zugängliche Ladesäulen stellen eine wichtige und bedarfsorientierte Möglichkeit dar, Ladekapazitäten flächendeckend vorzuhalten.

Berlin hat beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in den vergangenen Jahren große Fortschritte erzielt. Laut dem Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur mit Datenstand 10.09.2025 erhöhte sich die Gesamtzahl öffentlich zugänglicher Ladesäulen bis zum 3. Quartal 2025 auf 3.564. Noch im Jahr 2015 waren es insgesamt nur 61 Ladeeinrichtungen. Zuletzt waren an den 3.564 Ladesäulen insgesamt 5.976 Ladepunkte installiert. Im Durchschnitt gibt es somit an jeder Ladesäule 1,7 Lademöglichkeiten, die gleichzeitig genutzt werden können.

Während in den Anfangsjahren bis 2018 vorrangig sogenannte Normalladeeinrichtungen errichtet und in Betrieb genommen wurden, ist in den vergangenen drei Jahren der Ausbau von Schnellladeeinrichtungen deutlich vorangeschritten. Während bei Normalladeeinrichtungen mit Wechselstrom nur Ladeleistungen von bis zu 22 kW erreicht werden, haben Schnellladeeinrichtungen mit Gleichstrom oft Ladeleistungen zwischen 50 und 350kW, was den Ladevorgang deutlich beschleunigt. Mit zuletzt 514 sind bereits 14,4% der Ladesäulen schnellladefähig (2018: 11 bzw. 4,5%). Bemerkenswert ist der deutliche Zuwachs an Ladeeinrichtungen im Jahr 2023: Mit 1.386 wurden rund 39% der gesamten Ladesäulen in diesem Jahr in Betrieb genommen. Ein maßgeblicher Anteil der in diesem Jahr errichteten Normalladeeinrichtungen dürfte auf Laternenladesäulen entfallen, von denen bis 2025 rund 900 in Berlin installiert wurden.



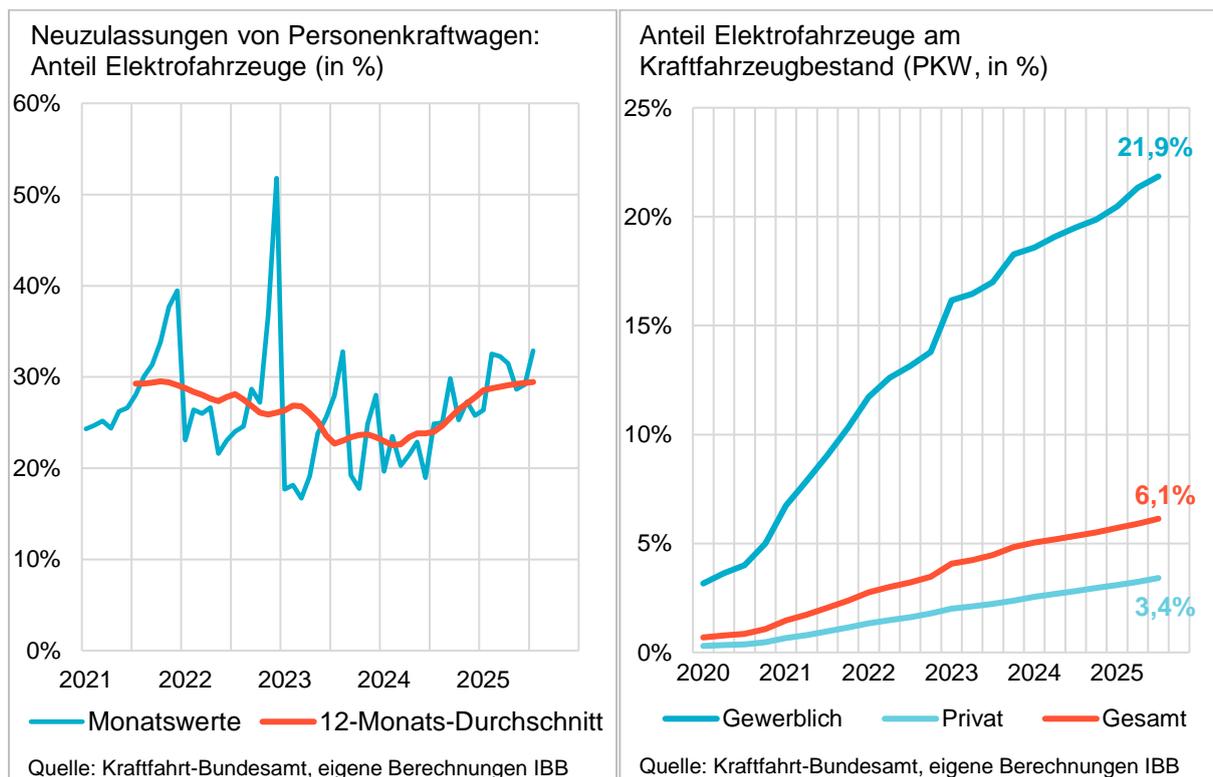
Die „Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030“ des Berliner Senats, die Maßnahmen zum bedarfsorientierten Ausbau von Ladeinfrastruktur definiert, prognostiziert für das Jahr 2030 einen Ladebedarf von 2.000 kWh. Dafür wäre eine Gesamtladekapazität von 420 MW im öffentlichen Raum notwendig. Aktuell beläuft sich die Gesamtkapazität auf rund 158 MW und liegt damit deutlich über den europäischen Zielvorgaben von rechnerisch 82 MW. Seit 2022 (52 MW) hat sie sich sogar verdreifacht. Besonders durch den Ausbau von Schnellladeeinrichtungen, die mittlerweile 62,6% der gesamten Ladekapazität bereitstellen,

wurden in den vergangenen Jahren große Schritte zur Zielerreichung unternommen. Die Menge der im laufenden Jahr 2025 errichteten Ladekapazitäten deutet jedoch eine Verlangsamung des Ladeinfrastrukturausbaus an, die unter anderem auf zuletzt stark steigende Netzanschlusskosten zurückgeführt werden kann.

### Steigende Zulassungszahlen bei Elektrofahrzeugen

Im 3. Quartal 2025 waren in Berlin insgesamt rund 1,23 Mio. Fahrzeuge zugelassen. Dabei lag der Anteil gewerblicher Fahrzeuge mit 181.306 bei 14,8%. Gegenüber dem 1. Quartal 2020 hat der Berliner Fahrzeugbestand insgesamt um 0,6% (+7.135) zugenommen. Der Anstieg ist auf einen Zuwachs gewerblicher Fahrzeuge von 14.845 zurückzuführen – die Anzahl privater Fahrzeuge sank zugleich um 7.710. Im Schnitt kommt damit auf drei Berliner ein PKW.

Bezogen auf den Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen ist der Anteil von Elektrofahrzeugen in den vergangenen Jahren kontinuierlich auf 6,1% gestiegen. Dabei gibt es deutliche Unterschiede zwischen privaten und gewerblichen Haltern. Von den 181.306 gewerblichen Fahrzeugen sind mit 39.616 bereits 21,9% elektrisch unterwegs. Bei privaten Fahrzeugen sind es bisher nur 35.763 – und das obwohl es in Berlin insgesamt über eine Million private Kraftfahrzeuge gibt. Die hohe Zahl gewerblicher Elektrofahrzeuge lässt sich unter anderem durch die umfangreichen Fördermöglichkeiten, steuerliche Vorteile, sowie passgenaue Einsatzprofile erklären. Immer öfter investieren Unternehmen zudem in eigene Ladeinfrastruktur auf Betriebsgrundstücken, die durch geringere laufende Kosten die Attraktivität von Elektromobilität im gewerblichen Kontext deutlich steigert.



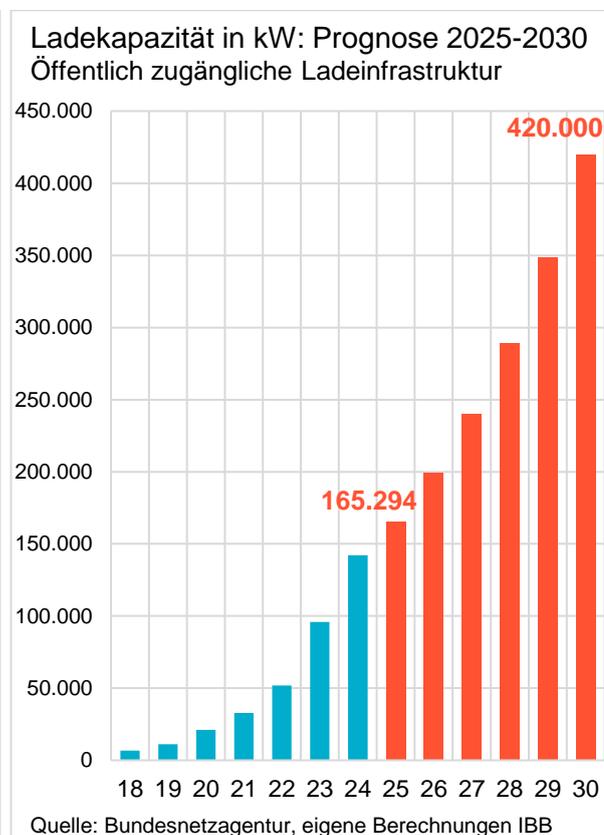
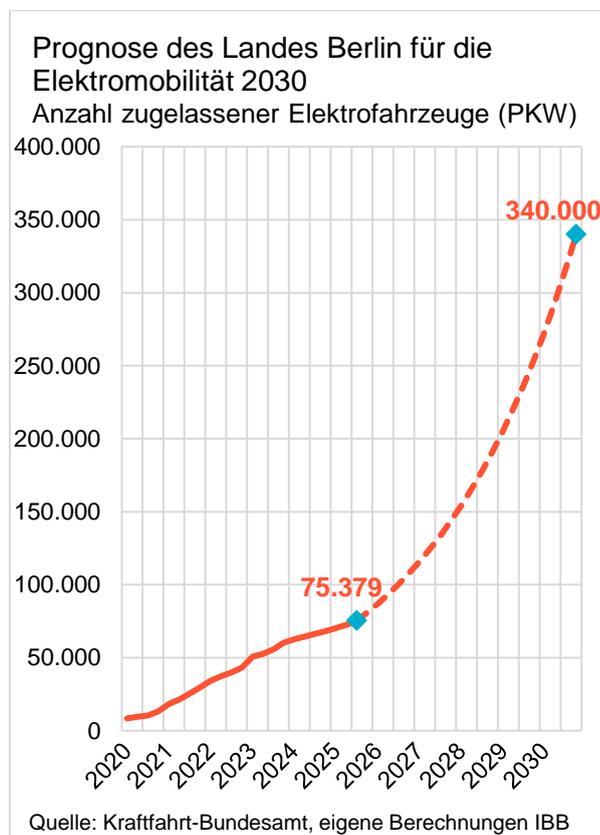
In Berlin wurden im Durchschnitt der vergangenen vier Jahre jährlich rund 68.000 Fahrzeuge neu zugelassen. Von den zuletzt 63.003 Neuzulassungen im Jahr 2024 waren 14.856 Elektrofahrzeuge (23,6%). Hierbei werden neben den batterieelektrischen Fahrzeugen auch Plug-in-Hybride miteinberechnet, denn diese gelten als wichtige Brückentechnologie beim Hochlauf der Elektromobilität. Im Jahr 2022 wurde mit 19.823 der höchste Wert bei den jährlichen Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen erreicht, als die Förderung durch den Umweltbonus auf Bundesebene noch sowohl Plug-in-Hybride als auch batterieelektrische Fahrzeuge umfasste. Besonders im Jahr 2024, als keine Förderung auf Bundesebene mehr

gewährt wurde, lagen die Zulassungszahlen deutlich unter den Vorjahreswerten. Im laufenden Jahr 2025 steigt der Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen jedoch wieder kontinuierlich an, im Juli 2025 liegt er bei 32,9%.

### Große Ziele für die Elektromobilität

Für eine prognostizierte Anzahl von 340.000 in Berlin zugelassenen Elektrofahrzeugen im Jahr 2030 hat die Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur (LIS) des Landes Berlins ambitionierte Ausbauziele der Ladekapazitäten in privaten und öffentlichen Räumen definiert. Dabei wird zunehmend nicht mehr auf Quoten von Ladepunkt zu Elektrofahrzeugen gesetzt, sondern stärker auf ein Verhältnis von Fahrzeugen zu Ladeleistung. Dies erfolgt in Einklang mit den europäischen Vorgaben: für jedes batterieelektrische Fahrzeug sollen mindestens 1,3 kW und für jeden Plug-in-Hybrid mindestens 0,8 kW öffentlich zugängliche Ladeleistung bereitgestellt werden.

Zuzüglich zu den in der Prognose in Berlin zugelassenen Elektrofahrzeugen wird in der LIS-Strategie das tägliche Einpendeln von rund 60.000 Fahrzeugen aus dem Berliner Umland angenommen, für die ebenfalls Ladekapazitäten vorgehalten werden müssen. Laut den europäischen Vorgaben, die für die gesamte öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur verbindlich sind, ist für insgesamt 400.000 Elektrofahrzeuge auf Berlins Straßen im Jahr 2030 mit einem täglichen Ladebedarf von rund zwei Mio. kWh zu rechnen. Um diesem Ladebedarf Rechnung zu tragen, wird bei einer typischen Auslastung von 20% der gesamten Ladeinfrastruktur eine öffentlich zugängliche Gesamtladepkapazität von rund 420.000 kW im Jahr 2030 benötigt. Im laufenden Jahr 2025 dürfte die Ladepkapazität bereits auf rund 165.000 kW steigen. Unter Berücksichtigung von einpendelnden Elektrofahrzeugen aus dem Umland sind aktuell rund 82.000 Fahrzeuge auf Berliner Straßen unterwegs. Laut EU-Vorgaben ist somit eine installierte Ladeleistung von rund 83.000 kW erforderlich, die Berlin aktuell bereits deutlich übererfüllt (Juli 2025: 191%).



## Fazit

Berlin hat beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren spürbare Fortschritte erzielt; die Zahl öffentlich zugänglicher Ladeeinrichtungen liegt inzwischen bei über 3.500, und die Zulassungen elektrischer Fahrzeuge nehmen zu. Gleichzeitig bleibt der Verkehrssektor anteilig ein dominanter Emittent und hat gegenüber 1990 nur geringe Reduktionen erzielt – das zeigt den weiterhin bestehenden Handlungsbedarf.

Um diese Lücke zu schließen, kommt es nicht nur auf den weiteren Ausbau öffentlicher Ladepunkte an, sondern auch auf gezielte Förderinstrumente. Wichtig ist, dass vorhandene Förderinstrumente wie WELMO (Wirtschaftsnahe Elektromobilität) nun explizit Wohnungsunternehmen beim Aufbau gemeinschaftlich genutzter Ladeinfrastruktur unterstützen. Diese Maßnahme spricht genau die strukturellen Schwierigkeiten in dicht bebauten Mietquartieren an und ist deshalb ein plausibler Hebel, um den Zugang zur Elektromobilität zu verbreitern. Bei aller öffentlicher Förderung bleibt allerdings festzuhalten, dass mit mindestens 70% der Großteil der Finanzierung weiterhin von privater Seite kommen muss. Dazu gehört die Umstellung auf Elektroautos von privaten Haushalten und Unternehmen genauso wie der Aufrüstung der privaten Tiefgaragen mit Ladepunkten.

Auch die Ausweitung von innovativen Ansätzen wie dem Pilotprojekt Laternenladen, insbesondere im Kontext des geplanten Austausches von alten Gaslaternen gegen moderne Straßenbeleuchtungen, kann die Möglichkeiten für eine niedrighschwellige und nutzerorientierte Ladeinfrastruktur im städtischen Umfeld verbessern. Generell ist es empfehlenswert, die Nutzungszeiten von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur möglichst flexibel auszuweiten, um verfügbare Ladekapazitäten effizient auszulasten und Netzausbaubedarfe zu begrenzen.

Abschließend ist zu betonen, dass die Förderung der Elektromobilität nicht nur ein Mittel zur Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur darstellt, sondern zentral ist, um Berlins Klimaneutralitätsziele bis 2045 zu erreichen. Mit Blick auf den ab 2027 wirksamen ETS2 wird der Druck steigen, Emissionen im Verkehrssektor zu senken – ein weiterer Grund, den Ausbau jetzt entschlossen voranzutreiben.

*Herausgeber:*  
Investitionsbank  
Berlin  
Volkswirtschaft  
Bundesallee 210  
10719 Berlin

*Verfasser:*  
Claus Pretzell  
Aleksander Mixtacki  
Leon Kruse

[volkswirtschaft@ibb.de](mailto:volkswirtschaft@ibb.de)

Telefon:  
030/2125-4752

Weitere Publikationen und  
Newsletter unter  
[www.ibb.de/volkswirtschaft](http://www.ibb.de/volkswirtschaft)



Dieses Werk der Investitionsbank Berlin  
ist lizenziert unter einer Creative Commons  
Namensnennung 4.0 Deutschland Lizenz.  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>