

„E-MOBILITÄT IST IM MASSENMARKT ANGEKOMMEN“

Jede dritte Pkw-Neuzulassung in Berlin ist ein E-Auto – damit liegt das Land leicht über dem Bundesdurchschnitt. Gernot Lobenberg, der Chef der landeseigenen Agentur für Elektromobilität, sieht das auch eMotional als Ansporn

Interview von Mechthild Henneke



↑ Aktuell hat die Stadt rund 36.000 Ladepunkte, davon mehr als 6000 öffentlich zugängliche.

BERLIN PARTNER/EVENTFOTOGRAFEN.BERLIN

Jede dritte Pkw-Neuzulassung in Berlin ist ein E-Auto – damit liegt das Land leicht über dem Bundesdurchschnitt. Gernot Lobenberg, der Chef der landeseigenen Agentur für Elektromobilität, sieht das auch eMotional als Ansporn. Die Berliner Agentur für Elektromobilität eMO unterstützt die Berliner Wirtschaft wie die öffentliche Verwaltung bei der Umstellung auf Elektromobilität. Vor 15 Jahren wurde diese zentrale Anlaufstelle als Marke der Wirtschaftsförderung „Berlin Partner“ gegründet und hat die Entwicklung der E-Mobilität seither eng begleitet. Der Leiter der Agentur, Gernot Lobenberg, zieht ein positives Zwischenfazit. Denn immer mehr Berliner steigen um – nicht nur mit gewerblichen, sondern auch mit ihren Privatfahrzeugen. Die Ladeinfrastruktur in Berlin und Brandenburg wird immer breiter. Im Interview zeigt Lobenberg auf, warum er fest daran glaubt, dass E-Mobilität sich durchsetzen wird.

Herr Lobenberg, im Berliner Straßenbild sind E-Fahrzeuge präsenter. Schlägt sich das auch in den Zahlen nieder?

GL Ende Juni fuhren in Berlin rund 83.000 Elektrofahrzeuge. Der Anteil an den Pkw lag bei rund sechs Prozent der Fahrzeuge. Bei mehr als einer Million zugelassenen Pkw klingt das nach nicht viel, aber wichtiger ist der Trend: Denn bei Neuzulassungen ist heute jeder dritte Pkw elektrisch. Mehr als 50 Prozent der Pkw werden gewerblich angemeldet, als Dienstwagen oder Flottenfahrzeuge. Wenn die Betriebe die

geleasten oder gekauften Fahrzeuge nach drei bis fünf Jahren abgeben, gehen sie in den Privatmarkt. So kommt es, dass beim Gewerbe mehr als 20 Prozent der Pkw elektrisch sind, bei den privaten Besitzern aber nur rund drei Prozent. Das ändert sich jetzt, denn es kommen mehr und mehr E-Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenmarkt. Elektromobilität ist im Massenmarkt angekommen, zumindest bei den Pkw.

Viel Verkehr entsteht durch Transporte innerhalb der Stadt.

Gibt es auch hier mehr E-Fahrzeuge?

GL Derzeit sind rund 3000 elektrische Nutzfahrzeuge in Berlin zugelassen, vor allem sind das Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Größere E-Fahrzeuge sind erst wenige unterwegs: Weniger als ein Prozent aller größeren Nutzfahrzeuge in Berlin sind elektrisch. Aber wir rechnen damit, dass sich das recht schnell ändern wird. Denn das ergab unsere kürzlich für Berlin durchgeführte Studie mit dem Öko-Institut und dem Reiner Lemoine Institut (RLI).

Diese Studie hat den künftigen Energiebedarf und die notwendige Ladeinfrastruktur für schwere E-Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) prognostiziert. Ein zentrales Ergebnis: batterieelektrische Antriebe sind die Schlüsseltechnologie für klimaneutralen Straßengüterverkehr. Bis 2030 werden rund 3300 große E-Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen erwartet, bis 2045 könnten es dann 20.000 bis 26.000 sein.

Wo werden diese großen Nutzfahrzeuge Strom tanken?

GL Das Laden wird innerhalb Berlins überwiegend auf eigenen oder fremden Betriebsgeländen erfolgen. Unsere Annahme ist, dass zwischen 80 und 93 Prozent der elektrischen Energie dort geladen wird. Das heißt, dass öffentliche Ladestationen mit viel Platz für große Lkw zwar eine Rolle spielen werden, aber eine geringere als beim Pkw. Kleinere Transporter bis 3,5 Tonnen können Ladestationen für Pkw nutzen. Und der überregionale Fernverkehr wird an öffentlichen Stationen an den Autobahnen laden.

Wie hat sich die öffentliche Ladeinfrastruktur in Berlin denn entwickelt?

GL Die Zahl der Ladepunkte hat sich von 2022 bis 2025 verdreifacht. Berlin hat aktuell rund 36.000 Ladepunkte, davon sind mehr als 6000 öffentlich zugänglich – also an der Straße, an Tankstellen oder Supermärkten. Der Großteil, etwa 30.000, ist privat zugänglich, das heißt vor allem zu Hause oder an Arbeitsplätzen.

Sind das genügend Ladestationen?

GL Entgegen der landläufigen Meinung sind wir mit der Ladeinfrastruktur insgesamt schon sehr gut versorgt. Aber natürlich kommt es lokal darauf an, wo man laden will oder muss. Es gibt keinen signifikanten Unterschied zwischen Berliner Innenstadt und den Außenbereichen: In der Stadt gibt es mehr öffentlich zugängliche Stationen, im Außenbereich mehr private Ladepunkte.

Gibt es aktuell Förderansub für den Bereich?

GL Ja, das Förderprogramm Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO) der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe fördert elektrische Nutzfahrzeuge, Ladestationen und Elektromobilitätsberatungen für kleine und mittlere Unternehmen. Seit August 2025 gibt es außerdem ein neues Fördermodul: Gefördert werden Wohnungsunternehmen, auch große, die Ladepunkte für mehrere Mieter errichten, die sich die Ladestationen dann teilen können.

Kürzlich wurde diskutiert, Verbrennungsmotoren über 2035 hinaus zuzulassen.

Stört Sie das?

GL Ich halte diese politischen Diskussionen für schädlich. Der Markt und die Verbraucher sollten eine klare Perspektive haben, an der sich auch die Automobilindustrie orientieren kann. Aus meiner Sicht und der fast aller Experten ist klar: Die batterieelektrische Mobilität kommt nicht nur – sie ist da und wird sehr schnell weiter anwachsen. Der Verbrenner ist ein totes Pferd, von dem wir schnellstmöglich absteigen sollten, sonst verlieren wir. Die eigentliche Frage ist doch: Kommen die E-Fahrzeuge aus Europa oder aus China? Und die Chinesen holen schnell auf. ●



Gernot Lobenberg,
Leiter der Agentur eMO

BERLIN PARTNER/
FOTOSTUDIO-CHARLOTTENBURG

