VERKEHRSWENDE

in der Hauptstadt Berlin



Projekttage 2026 am

HERDER

Lars Hübner und Robert Groß

Artikel vom 23. Juni 2026
Projekt: Zukunftsort Berlin

STADTRAUM NEU DENKEN: DIE „BEFREIUNG“ DER STRASSEN?

An sich stellt die Verkehrswende eine Gegenbewegung zur Autozentriertheit aus der Mitte des 20. Jahrhunderts dar. Dennoch ist es gut, sich Gedanken zu machen, wie der Autoverkehr (übergangsweise / dauerhaft) in eine nachhaltige Stadt integriert werden kann.


Asphalt-Technologie „EcoFlakes“

Ein Konzept ist die Asphalttechnologie „EcoFlakes“, bei der 20 Prozent CO_2 pro Tonne Asphalt eingespart werden, indem Recyclingkunststoffe in die Mischung eingebracht werden. Somit ist die Herstellung neuer Kunststoffe nicht nötig. Laut Hersteller ecopals sind die Beläge widerstandsfähiger gegen Spurrinnen, Risse und Temperaturschwankungen.

In Berlin haben Privatautos im Mittelmaß eine Nichtnutzungszeit von ca. 23 Stunden pro Tag. Zusätzlich befinden sich bei einer Fahrt durchschnittlich nur etwa 1,4 Personen in einem Fahrzeug. Mit dem Ziel, vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen, sind viele Mitfahrgelegen-heits-Apps für kurze Strecken entwickelt worden.



KEINE AUTOS IN BERLINS INNENSTADT – das klingt sehr kurios und wird in absehbarer Zeit nicht realisierbar sein. Einerseits ist am politischen Kurs zu sehen, dass der Ausbau des ÖPNV und von Radwegen weiter voranschreitet, währenddessen ein flächendeckendes Kfz-Verbot abgelehnt wird.
Andererseits ist der Volksentscheid „Berlin autofrei“ gescheitert, obwohl das Konzept nur für das Innere des S-Bahnrings gelten sollte und auch dort keine absolute Verbannung von Autos im vorgesehen war. Weiterhin sieht der Gesetzentwurf zwölf privaten Fahrten (jeweils 24 Stunden) vor und berücksichtigt Ausnahmen für zum Beispiel die Bundesstraßen, Personen mit körperlicher Beeinträchtigung, Müllabfuhr, Straßenreinigung.

Berliner Ø: 335 Pkw je 1.000 Bewohner*innen;
Graefekiez: 182 Pkw je 1.000 Bewohner*innen


Umnutzung von ehemaligen Kfz-Parkplätzen im Graefekiez

Der Graefekiez in Friedrichshain-Kreuzberg gilt seit Jahren als Modellraum für die Verkehrswende, um eine neue Verteilung des Straßenraums vorzugeben und einen verkehrsberuhigten Bereich zu schaffen. Insgesamt wurde das Gebiet für den Autoverkehr weniger durchlässig gemacht und die Anzahl an öffentlichen Kfz-Parkplätzen reduziert. Weiterhin sind alle Wohnungen und Betriebe mit dem Auto erreichbar und das nahegelegene Parkhaus am Hermannplatz kann gegen Gebühr als Dauerparkplatz genutzt werden.

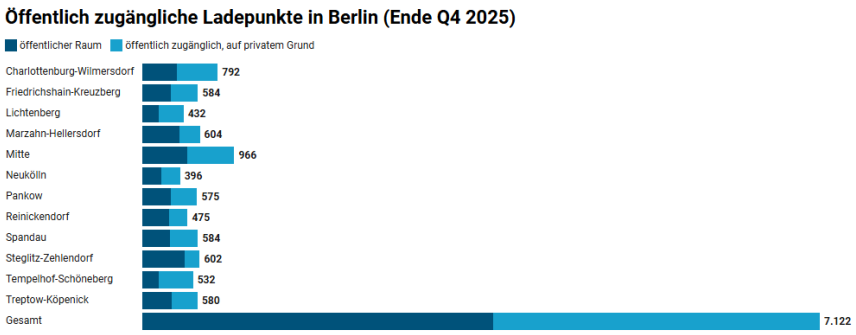
LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROAUTOS IN BERLIN

Berlin strebt gesetzlich die Klimaneutralität bis spätestens 2045 an. Um dies zu erreichen, dürfen Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 nicht mehr zugelassen werden. Aus diesem Grund bieten Elektroautos eine Alternative, da sie durchaus klimafreundlicher sind. Mittlerweile gibt es auf Berlins Straßen rund 81.300 E-Pkw (Q1 2026). Laut aktuellen Prognosen soll die Anzahl kontinuierlich steigen, wobei davon ausgegangen wird, dass im Jahr 2030 rund 400.000 E-Fahrzeuge täglich in Berlin unterwegs sein werden.



Öffentliche Ladestation

Es ist essenziell, dass für diese Fahrzeuge eine zuverlässige Lademöglichkeit am jeweiligen Bedarfsort der Fahrenden bereitsteht. Aktuell sind circa 3.500 Ladepunkte auf öffentlichen Plätzen und Straßen vorhanden.



Wo geht es bereits schnell?

Vor dem Schloss Charlottenburg befinden sich seit Dezember 2024 20 moderne, ohne öffentliche Fördergelder finanzierte, High-Power-Lader für Elektroautos, die eine Leistung von bis zu 320 Kilowatt haben. Somit ist innerhalb von nur fünf Minuten eine Reichweite von ca. 100 Kilometern möglich und bereits nach 30 Minuten kann die Batterie vollständig aufgeladen werden. An der herkömmlichen Haushaltssteckdose (Ladeleistung von 2,3 kW) dauert das Laden hingegen meist den gesamten Tag. Weitere Schnellade-Hubs in Berlin sind bereits in Planung.


Ladestationen am Schloss Charlottenburg

Visualisierung der Projektidee „Radbahn U1“

MEHR RAUM FÜRS RAD

Mit dem Projekt „Radbahn U1“ sollten bessere Bedingungen für den Radverkehr in Berlin geschaffen werden. Die ursprüngliche Vision bestand darin, den weitgehend ungenutzten Raum unterhalb des Hochbahnviadukts der U-Bahn-Linie 1 für einen rund neun Kilometer langen Radweg zu nutzen. Aktuell ist nur noch eine rund 200 Meter lange Teststrecke (2019 bis 2024) als Modellprojekt vorzufinden. Aufgrund von zu hohen Kosten und mangelnder Nutzung ist eine Weiterbau in naher Zukunft nicht vorgesehen.

Ursprüngliche Planungsmöglichkeiten:



STELLPLÄTZE GEBRAUCHT!

FAHRRAD

Welche Lösungsmöglichkeiten gibt es?

Fahrräder sind als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel unserer Zeit bekannt, da keine Emissionen freigesetzt werden und somit nicht zur Luftverschmutzung oder zum Klimawandel beitragen wird. Sie verursachen keine Lärmbelastung, benötigen weniger Platz auf den Straßen Berlins und sind beim Transport von Personen und Gütern sehr effizient.

Doch wieso fährt dann nicht jede*r in Deutschland mit dem Fahrrad?

Die Gründe für eine andere Verkehrsmittelwahl lassen sich konkret identifizieren: Gewohnheit, bestehende Stadt- und Raumstruktur, Sicherheitsprobleme, lange Arbeitswege, Wetterabhängigkeit, Alter, ...



Fahrradampel

Hinzu kommen fehlende Abstellmöglichkeiten, die eine Nutzung anderer Verkehrsmittel begünstigen.

Aus diesem Grund realisiert die Firma „infraVelo“ mehrere Projekte für ein fahrradfreundliches Berlin, unter anderem mehrere Fahrradparken-Projekte.



Öffentliches Fahrradparkhaus der Firma „infraVelo“ in Schöneweide

Ergänzend zu diesem Fahrradparkhaus am Regional- und S-Bahnhof Schöneweide (Treptow-Köpenick) wird in der Nähe eine zusätzliche Abstellanlage vorhanden sein. Beide Gebäude befinden sich zurzeit im Bau und zeichnen sich durch eine Holzbauweise aus. Insgesamt sind rund 1.000 gesicherte Stellplätze im Konzept enthalten

Autonome Shuttles

Pilotprojekt der BVG



Forschungsprojekt bis Ende 2021 in Alt-Tegel

Projekt NoWeL4

Beim Projekt NoWeL4 (Nord-Westraum Level 4) werden Shuttles in einem komplett fahrerlosen Betrieb für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr getestet. Die Fahrzeuge sind in Teilen von Charlottenburg-Wilmersdorf, Reinickendorf und Spandau auf einer 55 Kilometern langen Teststrecke unterwegs.
Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr mit insgesamt 9,5 Millionen Euro gefördert, endet 2027 und soll danach in den Regelbetrieb übergehen.

> Ziel des Projekts ist es, den klassischen Nahverkehr mit flexiblen, autonomen Angeboten zu verknüpfen – eine Initialzündung für ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot für die Berliner*innen.



Bisher nur im Testbetrieb: Das selbst fahrende, vollelektrische Transportmittel des Typs VW ID.


Mietfahrzeuge liegen umgekippt auf dem Bürgersteig

E-SCOOTER UND E-BIKES – ERWEITERUNG DER FORTBEWEGUNG ODER „STOLPERFALLE“ FÜR DIE VERKEHRSWENDE?

Lime voi. Bolt dott TIER

Unter andrem Lime, Voi, Bolt, Dott und Tier gehören zu den Anbietern, die in Berlin Mikromobilität für kurze innerstädtische Wege bereitstellen. Gemeint sind vor allem E-Scooter und E-Bikes, die per App entsperrt und gegen Gebühr genutzt werden können. Inzwischen befinden sich laut einer Auswertung der Senatsverkehrsverwaltung in der Hauptstadt etwa 47.000 E-Scooter. Die genaue Anzahl an E-Bikes ist nicht bekannt, wird jedoch unter diesem Wert liegen. Doch mit steigender Anzahl der Fahrzeuge kommt es auch zu mehr Schwierigkeiten. Die Berliner Polizei stellt seit Jahren einen Anstieg der Unfälle, die E-Scooter betreffen, fest. Oft sind es Alleinunfälle, doch immer wieder sind auch Fußgänger*innen in Gefahr, wenn E-Scooter und E-Bikes auf Gehwegen fahren oder rücksichtslos abgestellt werden. Zusätzlich wird das Unfallrisiko durch die Nutzung der E-Roller durch mehrere Personen erhöht, obwohl dies untersagt ist. Auch wenn E-Scooter erst ab 18 Jahren genutzt werden dürfen, setzten sich viele Jugendliche über die Regel hinweg. Insgesamt gibt es trotz ihrer großen Anzahl eine Nutzungszeit von nur wenigen Minuten pro Tag. Die Sondernutzungsgenehmigungen enden am 31. März 2027. Danach wird der Senat über ihre Zukunft entscheiden.


Junge Personen fahren E-Scooter

E-Scooter

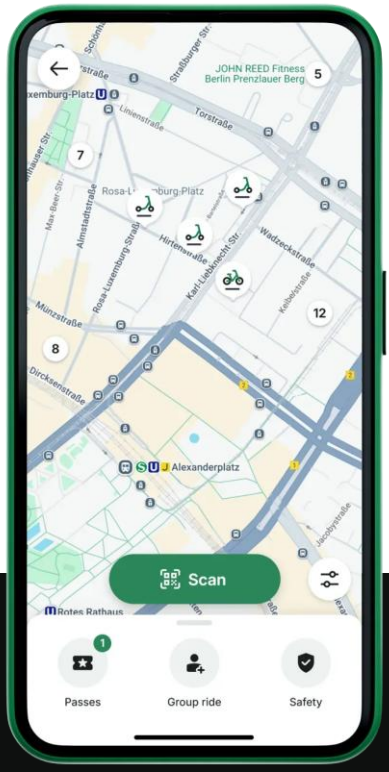
BERLIN ROLLT VORWÄRTS

Wie kann mehr Sicherheit gewährleistet werden?



Nutzung eines Helmes

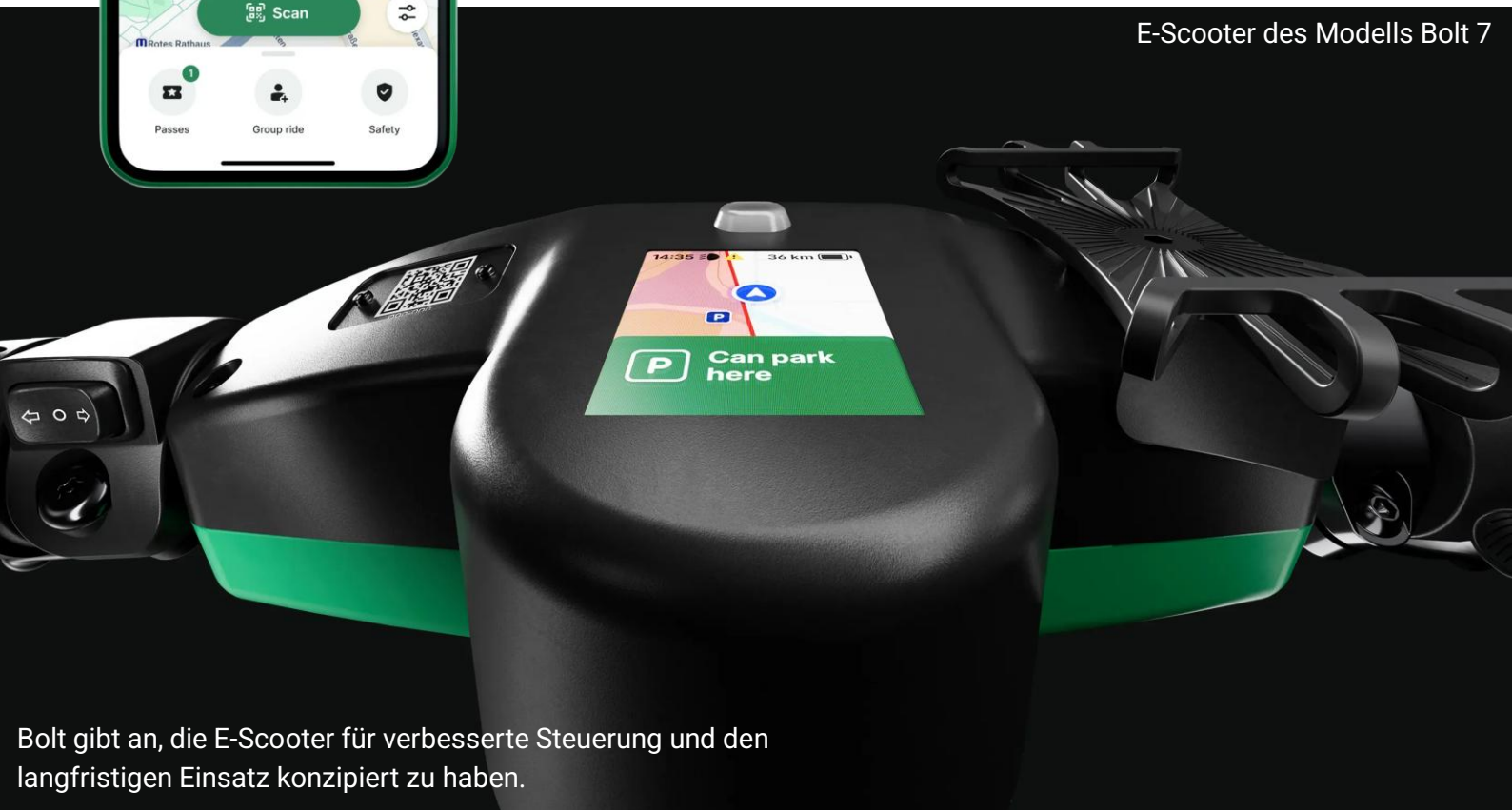
Auch wenn E-Scooter eine große Anzahl an Vorteile für die Benutzer*innen bieten (geringe Kosten, schnelles Erreichen von Zielen), äußern viele Regierungen, Behörden, Verkehrsexperten, Verkehrsclubs und Bürger*innen ihre Sicherheitsbedenken. Besonders Hindernisse wie Bordsteine führen laut einer Studie häufig zu Unfällen. Die Veränderung der Radgröße von aktuell 20,32 Zentimeter auf mindestens 25,4 Zentimeter soll demnach für mehr Sicherheit sorgen. Immer wieder wird eine gesetzliche Helmpflicht kontrovers diskutiert. In den meisten Fällen wird jedoch davon ausgegangen, dass Verletzungen nur teilweise reduziert werden können.



Was ist Bolt 7?

Bolt 7 ist eine neue E-Scooter-Generation, die Bolt gemeinsam mit städtischen Behörden für rund 25 Millionen Euro entwickelt hat und zunächst in Berlin und Hamburg einsetzt. Er verfügt über zahlreiche Sicherheitsfunktionen wie Tandem-Erkennung, eine auf 15 km/h begrenzte Anfangsgeschwindigkeit, einen kognitiven Reaktionstest gegen Alkohol- und Drogeneinfluss sowie eine KI-gestützte Parkkontrolle mit Foto-Überprüfung nach jeder Fahrt. Ebenfalls ist ein in den Lenker integriertes Display vorhanden, welches Informationen zur Fahrt, Regelkonformität und Parkmöglichkeiten gibt.

E-Scooter des Modells Bolt 7

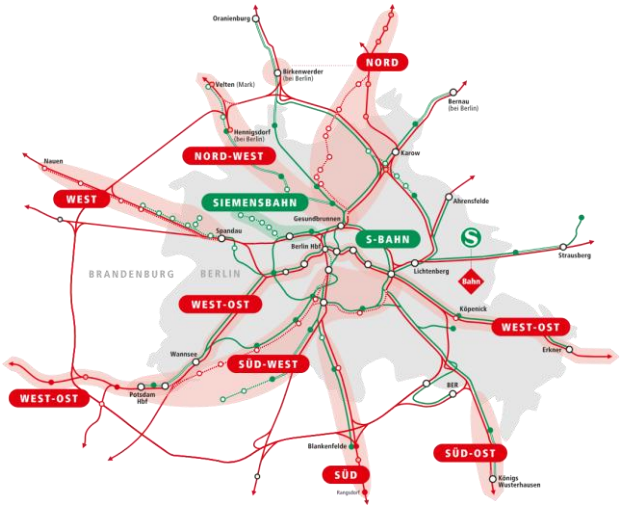


Bolt gibt an, die E-Scooter für verbesserte Steuerung und den langfristigen Einsatz konzipiert zu haben.

NAHVERKEHR AM WENDEPUNKT

Aktuelle Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs

i2030



Das Projekt i2030 ist unserer Ansicht nach das Wichtigste für den öffentlichen Personennahverkehr und die Verkehrende in der Hauptstadtregion! Zu den zentralen Zielen gehören die Erweiterung des S- und Regional- Bahnverkehrs und die Sicherung des Betriebs. Dazu sind unter anderem Maßnahmen wie Taktverdichtungen, die Beschaffung von neuen Fahrzeugen, der Ausbau von Abstellanlagen sowie Bahnhöfen und die Reaktivierung früherer Bahnstrecken vorgesehen. Das Land Berlin, das Land Brandenburg, die DB InfraGO AG und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sind an der Planung und Umsetzung beteiligt. In der Vereinbarung werden diese und noch weiter Infrastrukturprojekte im ÖPNV als besonders dringlich eingestuft:

- Potsdamer Stammbahn+ / S25 Süd: Reaktivierung zur besseren Verbindung zwischen Berlin und Potsdam
- Siemensbahn: Reaktivierung und Erschließung der Siemensstadt Square
- Berlin – Cottbus / Bahnhof Königs Wusterhausen: Regionalverkehr wird zweigleisig bis in die Lausitz ausgebaut und der Bahnhof Königs Wusterhausen wird dafür modernisiert.
- Nordbahn / Heidekrautbahn

i2030

Heidekrautbahn



Heidekrautbahn

Die Heidekrautbahn wird betrieben von der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), die seit Neustem hochmoderne Wasserstoff-Züge einsetzen, da ein Großteil der Stecke nicht elektrifiziert ist. In Folge des Projekts i2030 werden zurzeit stillgelegte oder ungenutzte Bahntrassen wieder in Betrieb genommen.

S21 Berlin



Das Infrastrukturprojekt „S21 Berlin“ ist bekannt als eines der bedeutendsten Vorhaben der Berliner Gegenwart. Dieses dient dazu, zusätzliche Kapazitäten zu ermöglichen und die Fahrzeiten zum Berliner Hauptbahnhof zu verkürzen. Gleichzeitig ergänzt und entlastet der Neubau die bestehende Nord-Süd-Bahn aus den 1930er-Jahren, da der Hauptbahnhof direkt mit dem nördlichen Ring verbunden wird.



Streckenkarte der S21 Berlin

Wie auf der Karte zu erkennen, gibt es eine Einteilung in 3 Bauabschnitte (BA1, BA2, BA3a/BA3b). Auf dem BA1 (Hauptbahnhof-Wedding-Westhafen) ist die Linie „S15“ bereits in Betrieb. Voraussichtlich 2029 soll der neugebaute Haltepunkt Perleberger Brücke in Betrieb gehen, an dem voraussichtlich ca. 27.000 Fahrgäste zu erwarten sind.
Zunächst in Planung ist jedoch der BA2 (Hauptbahnhof-Potsdamer Platz). Eine Fertigstellung der 1,2 Kilometer langen Neubaustrecke mit einem vollständigen unterirdischen Verlauf, ist um das Jahr 2036 zu erwarten. Der geplante BA3 umfasst eine neue Strecke vom Potsdamer Platz zur Yorckstraße und zum Südkreuz. Am Gleisdreieck entsteht eine neue große Umsteigestation, die Schöneberg und Kreuzberg direkt mit dem Hauptbahnhof verbindet.

Die Gesamtkosten werden auf rund 900 Millionen Euro geschätzt.





Visualisierung der neuen Station am Hauptbahnhof

U-Bahn

JK / J

Das Berliner U-Bahnnetz umfasst eine Gesamtgleislänge von fast 320 Kilometern. Insgesamt werden aktuell 175 Bahnhöfe von 9 U-Bahnlinien bedient, die in Großprofil (U5-U9) und Kleinprofil (U1-U4) aufgeteilt sind. Damit eine zuverlässige Anbindung auch zukünftig garantiert ist, werden erstmals seit rund 30 Jahren wieder neue U-Bahnmodelle von der Firma Stadler ausgeliefert- Die Baureihen J und JK!



Baureihe J des Herstellers Stadler

Am 8. September 2025 wurden von der BVG die ersten neuen Fahrzeuge der Baureihe JK, welche für die Linien U1 bis U4 konzipiert sind, in den Fahrgastbetrieb geschickt. Zunächst wurden 262 Wagen in Auftrag gegeben, mit der Option auf 178 weitere.
Das erste Fahrzeug der Baureihe J ist ab dem 30. April 2026 auf der Linie U5 eingesetzt worden.

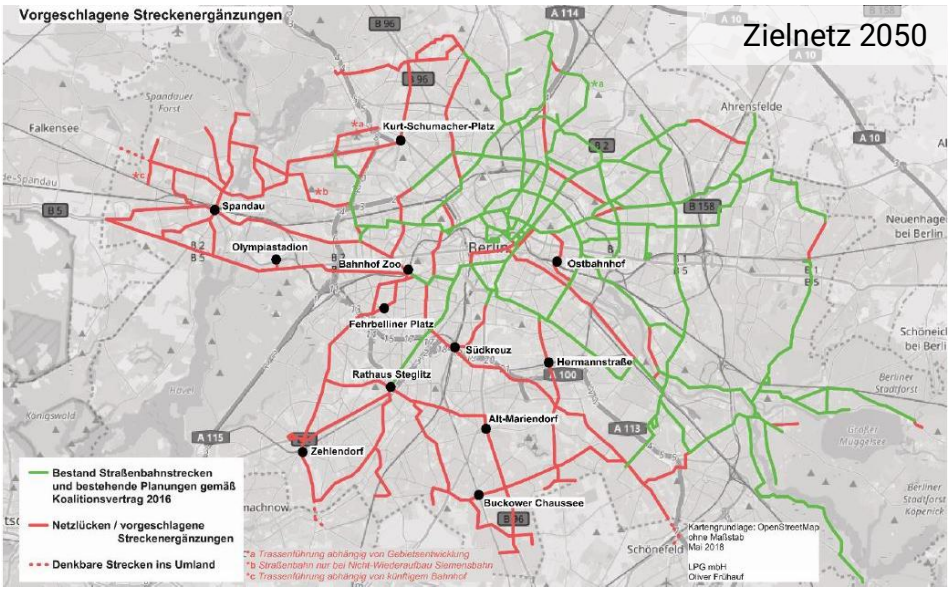



Innenraum der neuen Fahrzeuge

Wer bereits mit einem solchen Zug gefahren ist, kann beurteilen, inwieweit die Versprechen von mehr Komfort, leiseres Fahren und einer deutlich höheren Zuverlässigkeit zutreffen.

Tram

Die Nutzung von Straßenbahnen (Trams) bietet viele Vorteile, um die Verkehrswende voranzutreiben: größere Kapazität und höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als Busse, günstigerer Netzausbau als bei der U-Bahn und die Umweltfreundlichkeit elektrisch betriebener Trams.



Auf der Website des Bündnisses „Pro Straßenbahn Berlin“ wird die Forderung nach einem sofortigen Ausbau der Straßenbahn gestellt. Im Folgenden gibt es einen visualisierten Vorschlag für ein mögliches Zielnetz 2050, in dem besonders der Ausbau des Straßenbahnnetzes im Westen der Stadt vorgesehen ist. Dort wurde nämlich in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg (bis 1967) die Straßenbahn zugunsten von Bus und U-Bahn zurückgebaut.

Turmstraße - Jungfernheide



Visualisierung Mierendorffplatz

Eines der Projekte von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist die vom U-Bahnhof Turmstraße bis zum Bahnhof Jungfernheide geplante Straßenbahn-Neubaustrecke. Sie soll über eine Strecke von 3,8 km Moabit besser erreichbar machen, eine Verbindung zum Mierendorffkiez herstellen. Die Route verläuft über die Turmstraße, Huttenstraße, Kaiserin-Augusta-Allee und U Mierendorffplatz. Sie ist größtenteils barrierefrei und weist teilweise ein Rasengleis auf. Die Idee ist es, bestehende Buslinien zu entlasten, schnellere Direktverbindungen durchzusetzen und den innerstädtischen Schienenverkehr langfristig zu unterstützen. Eine Inbetriebnahme vor 2030 wird zunächst nicht erwartet.



(Elektro-) Autos

Fahrrad

Automatisiertes Fahren

Mikromobilität

Nahverkehr (ÖPNV)

PROJEKTTAGE 2026 AM HERDER



Zukunftsort Berlin:

Verkehrswende

HERDER

LARS HÜBNER und ROBERT GROß