

Antrag

des Abg. Thomas Hentschel u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ladeinfrastruktur für E-Lkw

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele Projekte im Bereich E-Lkw und der zugehörigen Ladeinfrastruktur in den letzten vier Jahren von der Landesregierung gefördert wurden;
2. welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sowie Logistikunternehmen zu gewährleisten;
3. welche spezifischen Förderprogramme es derzeit für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Lkw gibt;
4. welchen technischen Standard und welche Anforderungen die Ladeinfrastruktur und die Ladepunkte erfüllen müssen, um eine einheitliche Nutzung zu gewährleisten;
5. welche Schulungs- und Unterstützungsangebote für den Umstieg auf E-Mobilität es für Logistikunternehmen gibt, insbesondere für die Ladeinfrastruktur;
6. wie die langfristige Strategie der Landesregierung für die E-Mobilität im Nutzfahrzeugsektor aussieht und welche Rolle das Lkw-Schnellladenetz darin spielt;
7. welche Strategien entwickelt werden, um das Lastmanagement im Stromnetz zu optimieren und Überlastungen durch Schnellladesäulen zu vermeiden;
8. ob es Pläne zur Integration von Energiespeicherlösungen der Logistikunternehmen gibt, um die Flexibilität und Stabilität des Stromnetzes bei der Nutzung von Schnellladesäulen zu erhöhen;

9. ob die Landesregierung eine Möglichkeit sieht, die Förderprogramme für die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen so zu öffnen, dass sie auch weiteren Speditionen zur Verfügung stehen;
10. wie die Situation bei den Eichämtern bei der Eichung von Stromzählern für Ladeeinrichtungen im öffentlichen und privaten Bereich hinsichtlich der Kosten und Wartezeiten ist.

22.1.2025

Hentschel, Achterberg, Braun, Gericke,
Joukov, Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Der Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw ist entscheidend für die Reduktion von CO₂-Emissionen im Güterverkehr und die Erreichung der Klimaziele. Er fördert die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikbranche, unterstützt Innovationen in der Elektromobilität und schafft neue Arbeitsplätze. Zudem ist er notwendig, um gesetzliche Vorgaben zu erfüllen und die Akzeptanz von Elektro-Lkw bei Unternehmen zu erhöhen. Der schnelle Ausbau dieser Infrastruktur ist somit unerlässlich für eine nachhaltige und zukunftsfähige Transportwirtschaft.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 25. Februar 2025 Nr. VM4-0141.5-31/100/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie viele Projekte im Bereich E-Lkw und der zugehörigen Ladeinfrastruktur in den letzten vier Jahren von der Landesregierung gefördert wurden;*

Zu 1.:

In den vergangenen vier Jahren hat die Landesregierung E-Lkw und dazugehörige öffentlich zugängliche sowie private Ladeinfrastruktur mit den folgenden Förderprogrammen gefördert:

Förderprogramm	Fördergegenstand	Anzahl der Anträge
Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Langstrecken-Lastkraftwagen (LWT)	öffentl. Ladeinfrastruktur	2
BW-e-Nutzfahrzeuge	N1, N2, N3 elektrische Nutzfahrzeuge	ca. 380
BW-e-Trucks	N2, N3 elektrische Nutzfahrzeuge	ca. 260
TruckCharge@BW	öffentl./private Ladeinfrastruktur	ca. 50

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Nutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sowie Logistikunternehmen zu gewährleisten;

Zu 2.:

Die Nutzerfreundlichkeit ist abhängig von den Produkten, die privatwirtschaftliche Akteure entwickeln. Darüber hinaus regeln gesetzliche Bestimmungen verschiedene Aspekte, die auch die Nutzerfreundlichkeit von Ladeinfrastruktur betreffen. Entsprechende Bestimmungen, wie die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die nationale Ladesäulenverordnung (LSV), sind als Zuwendungsvoraussetzung in den Förderprogrammen des Landes für Lkw-Ladeinfrastruktur enthalten. Dazu gehören beispielsweise Anforderungen an die Bezahlformate, die öffentliche Zugänglichkeit und die Preistransparenz. Bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur gibt es zurzeit eine Diskussion darüber, ob Ladepreise insbesondere für das Ad-Hoc-Laden und das sogenannte Roaming überhöht sind. Die Bundesregierung hat für den Aufbau einer Lkw-Ladeinfrastruktur mit dem sogenannten Durchleitungsmodell reagiert. Die Landesregierung prüft die Übernahme der entsprechenden Förderbedingungen für das öffentliche Laden.

3. welche spezifischen Förderprogramme es derzeit für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Lkw gibt;

Zu 3.:

Aktuell ermöglicht das Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektro-Nutzfahrzeuge (TruckCharge@BW) Zuwendungen für die Beschaffung und Installation neuer stationärer nichtöffentlich und öffentlich zugänglicher Ladepunkte inklusive des dafür erforderlichen Netzanschlusses zum kabelgebundenen Laden von Elektro-Nutzfahrzeugen in Baden-Württemberg auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten und in Lade-Hubs.

4. welchen technischen Standard und welche Anforderungen die Ladeinfrastruktur und die Ladepunkte erfüllen müssen, um eine einheitliche Nutzung zu gewährleisten;

Zu 4.:

Eine einheitliche Nutzung von Ladepunkten für Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 gewährleisten technische Standards und Normen für das Normal-, Schnell- und Hochleistungsladen. Das Normalladen (max. Ladeleistung ≤ 22 kW) erfolgt mit einer AC- oder DC-Ladeeinrichtung. Bei der AC-Ausführung kommt eine Typ-2-Fahrzeugkupplung (Stecker und Fahrzeugbuchse) gemäß der Norm IEC 62196 Typ 2 zum Einsatz. Bei der DC-Ausführung wird ein sogenanntes Combined Charging System (CCS) Ladestecksystem gemäß der Norm IEC 62196-3 verwendet. Das Schnellladen (> 22 kW < 150 kW) und Hochleistungsladen (> 150 kW bis 400 kW) wird mit CCS (IEC 62196-3) umgesetzt. Diese Systeme sind für heutige Anforderungen an das Lkw-Laden ausreichend und ermöglichen z. B. eine Lkw-Batterie innerhalb einer Ruhezeit von 45 Minuten wieder auf 80 Prozent zu laden.

Darüber hinaus kann in Zukunft das Megawatt Charging System (MCS) im Nutzfahrzeugbereich relevant werden. Das System ermöglicht Laden mit Leistungen im Bereich ab einem Megawatt (1 MW, entspricht 1 000 kW), bis zu 3,75 MW (bei 1 250 V) bzw. 4,5 MW (bei 1 500 V), jeweils bei 3 000 A. Der MCS-Standard befindet sich derzeit noch im Normierungsprozess gemäß IEC TS 63379 ED1 (in Bearbeitung).

Einheitliche Standards für die Bezahlvorgänge, die für die Nutzerfreundlichkeit von großer Bedeutung sind, sind in der EU-Verordnung (EU) 2023/1804 und in der damit korrespondierenden Ladesäulenverordnung (LSV) des Bundes geregelt.

5. welche Schulungs- und Unterstützungsangebote für den Umstieg auf E-Mobilität es für Logistikunternehmen gibt, insbesondere für die Ladeinfrastruktur;

Zu 5.:

Die für Transport- und Logistikunternehmen zuständigen Verbände unterstützen Unternehmen beim Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge. Darüber hinaus bieten privatwirtschaftliche Akteure Beratungsangebote an, die sich an Flottenbetreiber richten. Es ist außerdem zu beobachten, dass Hersteller von E-Lkw im Zuge der Vermarktung der Fahrzeuge auch integrierte Paketlösungen für die zugehörige Ladeinfrastruktur anbieten. Auch die Initiative von Einzelpersonen bietet der Branche wichtige Einblicke.

6. wie die langfristige Strategie der Landesregierung für die E-Mobilität im Nutzfahrzeugsektor aussieht und welche Rolle das Lkw-Schnellladenetz darin spielt;

Zu 6.:

Die Elektrifizierung der Nutzfahrzeugflotten ist ein zentraler Baustein für die Erreichung der Ziele der Antriebswende im Straßengüterverkehr.

Für weitere strategische Überlegungen hat die Landesregierung die Erstellung der Bedarfs- und Standortanalyse zum flächendeckenden Laden von E-Lkw in Baden-Württemberg in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Studie wurden im März 2024 veröffentlicht. Sie enthält die prognostizierten Bedarfe von öffentlich und nichtöffentlich zugänglichen Ladepunkten in den Zieljahren 2027, 2030 und 2035. Zudem weist die Studie geeignete Standortgebiete für öffentlich zugängliche Ladepunkte in den genannten Zieljahren aus.

Für das weitere Vorgehen werden die Planungen und Aktivitäten des Bundes für das Lkw-Schnellladenetz auf den Bundesautobahnen berücksichtigt (sogenanntes Initialnetz). Das geplante Lkw-Schnellladenetz soll ca. zwei Drittel des erwarteten Ladebedarfs für den Schwerlastverkehr auf den Bundesautobahnen in 2030 abdecken. Eine weitere Verdichtung des öffentlichen Lkw-Ladenetzes ist nicht nur auf, sondern auch abseits der Bundesautobahnen notwendig. Auch für den regionalen Straßengüterverkehr muss ein öffentliches Lkw-Ladenetz für schnelles Zwischenladen errichtet werden.

7. welche Strategien entwickelt werden, um das Lastmanagement im Stromnetz zu optimieren und Überlastungen durch Schnellladesäulen zu vermeiden;

Zu 7.:

Zur mittel und langfristigen Vermeidung von Netzüberlastungen dient die Netzausbauplanung, die langfristig Netzkapazitäten sicherstellen soll. So sind die Betreiber von Energieversorgungsnetzen nach § 11 Absatz 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) verpflichtet, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen, soweit es wirtschaftlich zumutbar ist. Zur Planung des Netzausbaus haben Übertragungsnetzbetreiber nach den § 12a und § 12b EnWG alle zwei Jahre einen Szenarioplan und einen Netzentwicklungsplan sowie Verteilnetzbetreiber nach § 14d EnWG Regionalszenarien und Netzausbaupläne zu erstellen. Für Baden-Württemberg ist von den Verteilnetzbetreibern in Abstimmung mit den Übertragungsnetzbetreibern das Regionalszenario Südwest zu erstellen. Das Regionalszenario beinhaltet nach § 14d Absatz 3 EnWG Angaben zu bereits erfolgten, erwarteten und maximal möglichen Anschlüssen der verschiedenen Erzeugungskapazitäten und Lasten, Angaben zu den zu erwartenden Ein- und Ausspeisungen sowie Annahmen zur Entwicklung anderer Sektoren, insbesondere des Gebäude- und Verkehrssektors. Dort fließen z. B. auch die Standorte für die Ladeinfrastruktur für E-Lkw ein. Einen Anschluss bekommt der Ladesäulenbetreiber dann, wenn die Leistung gesichert ist. Darüber hinaus gibt es das Instrument zur Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzanschlüssen nach § 14a EnWG. Die Landesregierung ergänzt diese formalen Verpflichtungen durch einen intensiven Dialog mit den Netzbetreibern. Diese profitieren auch bereits heute von der oben genannten Bedarfsanalyse.

8. ob es Pläne zur Integration von Energiespeicherlösungen der Logistikunternehmen gibt, um die Flexibilität und Stabilität des Stromnetzes bei der Nutzung von Schnellladesäulen zu erhöhen;

Zu 8.:

Im Rahmen des unter Ziffer 3 genannten Förderprogramms TruckCharge@BW sind solche Energiespeicherlösungen, wie auch die Herstellung eines leistungsfähigen Netzanschlusses förderfähig.

9. ob die Landesregierung eine Möglichkeit sieht, die Förderprogramme für die Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen so zu öffnen, dass sie auch weiteren Speditionen zur Verfügung stehen;

Zu 9.:

Das aktuell laufende Förderprogramm Ladeinfrastruktur für Elektro-Nutzfahrzeuge (TruckCharge@BW) ermöglicht Zuwendungen für nichtöffentlich zugängliche Ladepunkte, die beispielsweise auf Betriebshöfen errichtet werden. Die Förderkriterien erlauben eine Nutzung Dritter, wenn mehr als 50 Prozent der Zeit für das Laden der Nutzfahrzeuge der Antragstellerin oder des Antragstellers aufgewendet wird.

Darüber hinaus kann auch die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten auf privatem Grund gefördert werden, der öffentlich zugänglich ist. Dadurch können die Ladepunkte weiteren Speditionsunternehmen als allgemeine Nutzergruppe zur Verfügung gestellt werden.

10. wie die Situation bei den Eichämtern bei der Eichung von Stromzählern für Ladeeinrichtungen im öffentlichen und privaten Bereich hinsichtlich der Kosten und Wartezeiten ist.

Zu 10.:

E-Ladesäulen unterliegen ebenso wie die herkömmlichen Zapfsäulen der Eichpflicht, wenn diese im geschäftlichen Verkehr verwendet werden. Das heißt, Ladesäulen im rein privaten Kontext unterliegen nicht dem Mess- und Eichrecht. Wie für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw (AC/DC-Säulen) bedarf es auch beim Aufbau einer Infrastruktur für Hochleistungsladesäulen für E-Lkw einer möglichst frühzeitigen Abstimmung und Einbindung der Betreiber und Hersteller mit den Eichbehörden. Die Eichbehörde in Baden-Württemberg (Landesbetrieb Eich- und Beschusswesen, EBBW) ist z. B. mit der EnBW in regelmäßigen Gesprächen. Ebenso ist die Physikalisch-technische Bundesanstalt Braunschweig (PtB) eingebunden sowie die Thematik beim Bund-Länder-Ausschuss „Gesetzliches Messwesen“ unter der Federführung des BMWK präsent. Zum jetzigen Zeitpunkt können allerdings noch keine soliden Aussagen zu Kosten und Aufwand getroffen werden.

Hermann

Minister für Verkehr