Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 862**

18. Wahlperiode Eingang: 5.11.2026

Antrag

der Abg. Viviane Sigg u. a. SPD

Entwicklung des Einsatzes batterieelektrischer LKW und der Ladeinfrastruktur für LKW-Verkehr im Land

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie viele öffentliche Ladestationen, die speziell oder auch für batterieelektrische LKW geeignet sind, im Land bereits vorhanden, geplant und aktuell im Bau- und Genehmigungsverfahren sind (mit Standorten bzw. Verteilung im Land);

2. inwieweit das Bundesprogramm (eine Milliarde Euro auf vier Jahre verteilt) zur Förderung von Ladestationen für batterieelektrische LKW (E-LKW) im Land bereits Wirkung gezeigt hat;

3. wo es beim geplanten Anschluss von E-LKW-Depots oder öffentlichen Ladestationen für E-LKW Probleme wegen des Netzanschlusses und der Netzkapazität gibt und welche Aktivitäten das Land entfaltet, um hier, zusammen mit dem jeweiligen Netzbetreiber, Abhilfe zu schaffen;

4. wie viele öffentliche Ladestationen und Ladepunkte für E-LKW sie perspektivisch für 2030 und 2035 für nötig und sinnvoll hält;

5. welche Unterstützung sie bei der Standortfindung und -planung für solche Ladestationen leistet, um die Standorte sinnvoll im Land und entlang der Fernstraßen zu verteilen;

6. in welchem Umfang sie LKW und sonstige Nutzfahrzeuge (leichte und schwere) im Eigentum des Landes, bzw. von landeseigenen Betrieben und Anstalten bereits durch elektrische Fahrzeuge ersetzt hat oder dies plant.

5.11.2026

Sigg, Binder, Dr. Kliche-Behnke, Dr. Weirauch, Dr. Fulst-Blei SPD

B e g r ü n d u n g

Auch im LKW-Verkehr nimmt der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen Fahrt auf. Inzwischen sind für alle Einsatzzwecke E-LKW am Markt vorhanden, auch für den Fern-Schwerlastverkehr werden verschiedenste geeignete Fahrzeuge angeboten. Liegen die Anschaffungskosten derzeit noch deutlich über denen von Verbrennerfahrzeugen, so liegen die Elektrofahrzeuge bei den Gesamtkosten (total cost of ownership) bereits oftmals gleichauf bzw. sie sind angesichts gestiegener Dieselpreise wirtschaftlicher. So bestehen u.a. eine Mautbefreiung bis 2031, die Einnahme über die THG-Quote und geringere Wartungskosten, hinzu kommen Kostenvorteile von Strom gegenüber Diesel je Kilometer.

Der Bund hat ein Förderprogramm mit einem Umfang von einer Milliarde Euro für die Schaffung von Ladeinfrastruktur für LKW aufgelegt (auf vier Jahre), wobei sowohl Depots als auch öffentliche Ladepunkte gefördert werden. Auch das Land hilft mit, Ladestationen für E-LKW zu errichten, insbesondere

auch die oftmals schwierige Anbindung an das Stromnetz zu finanzieren. Hier stellen sich Fragen nach dem bisherigen Mittelabfluss und Erfolg. Auch die Anschaffung von E-LKWs wurde bislang auf Landesebene bereits gefördert, ist jedoch inzwischen ausgeschöpft, bzw. ausgelaufen. Da die Umstellung der LKW-Fahrzeugflotte in Deutschland noch ganz am Anfang steht, stellt sich die Frage nach der weiteren Perspektive, da der Schwerlastverkehr einen erheblichen Anteil zu den CO_2-Emissionen beiträgt (rund 5 Prozent von ca. 650 Mio. t CO_2 in Deutschland 2025). Da die Zulassungszahlen derzeit stark ansteigen, ist die Schaffung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung für den weiteren Aufwuchs. Aufgrund größeren Flächen- und Strombedarfs als bei üblichen PKW-Ladestationen ist auch der Vorlauf mit Planung und Genehmigungsverfahren sowie Netzanschluss aufwändiger und langwieriger.