

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Leonard Giersch, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD

Ladeinfrastruktur und batteriebetriebene Lkw in Deutschland – aktueller Stand und Planung

In Deutschland gibt es gemäß der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Frage 74 des Abgeordneten Henze auf Bundestagsdrucksache 21/2876 1 521 schwere Nutzfahrzeuge, die über einen batterieelektrischen Antrieb verfügen (N3-Klasse, über 12 t zulässiges Gesamtgewicht). Laut Tabelle FZ 13 (Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umweltmerkmalen) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) gab es am 1. Januar 2025 bei Lastkraftwagen mit Nutzlast über 12 t 324 Elektro (Battery Electric Vehicle (BEV)), 14 Hybrid und 331 Sonstige. www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz13_b_uebersicht.html?nn=835828. Nach Datenstand vom 31. August 2025 sind bei der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur 133 Ladesäulen für Nutzfahrzeuge mit 248 Ladepunkten und einer installierten Ladeleistung von 43 250 Kilowatt registriert (<https://nationale-leitstelle.de/nutzfahrzeuge/lkwlismonitoring/>). In seiner Antwort auf die Schriftliche Frage 90 des Abgeordneten Tarek Al-Wazir auf Bundestagsdrucksache 21/982 erklärte der Parlamentarische Staatssekretär Christian Hirte, dass die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Rahmen der Planung des Lkw-Schnellladenetzes den Bedarf an Ladeinfrastruktur für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge entlang der Bundesfernstraßen ermittelt hat. Auf dieser Grundlage wurden 351 geeignete Standorte identifiziert, für die die Autobahn GmbH die entsprechenden Netzanschlüsse beauftragt (siehe Standortliste auf der Seite der Leitstelle für Nutzfahrzeuge: <https://nationale-leitstelle.de/nutzfahrzeuge/>).

Die Autobahn GmbH stellt auf ihrer Homepage das Forschungsprojekt ELISA vor, dessen Daten im Juni 2025 vorliegen sollen (www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/e-highway). Die Bundesregierung hat den Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 im Bundeskabinett beschlossen. In diesem Masterplan werden 41 Maßnahmen angekündigt, um die Ladeinfrastruktur zu verbessern. Auf der Webseite der Bundesregierung werden unter anderem fünf maßgebliche Handlungsfelder hervorgehoben. Eines dieser Handlungsfelder ist die Stärkung von Nachfrage und Investitionen (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/beschluss-ausbau-ladenetz-2394492). Dabei führt der Masterplan aus, dass die Bundesregierung „bereits unmittelbar nach Amtsübernahme Maßnahmen ergriffen hat, um die Anzahl elektrischer Fahrzeuge zu steigern“ (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/masterplan-ladeinfrastruktur-2030.pdf). Weiter wird in Bezug auf E-Lkw ausgeführt, dass die Bundesregierung anstrebt „privates Kapital mit Hilfe von zielgerichteten Investitionszuschüssen zu aktivieren und damit mittel- und langfristige Folgeinvestitionen anzureizen“ (ebd.). Bis Ende

2024 lief dabei eine Richtlinie zur Förderung von schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb, über die laut Bericht 6 185 BEV gefördert wurden (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/richtlinie-ksni.html www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/abschlussbericht-ksni-evaluation.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Fahrzeugen und Fahrzeugklassen setzt sich die Zahl der 1 521 schweren Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb über 12 t zulässigem Gesamtgewicht, die in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 90 auf Bundestagsdrucksache 21/982 genannt wurde, zusammen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, bitte nach Anzahl der Lkw und anderen Fahrzeugtypen aufschlüsseln)?
2. Stellt die Bundesregierung Fördermittel zur Verfügung, um dieselbetriebene Lkw zu fördern (wenn ja, bitte die Fördermittel nach Förderprojekt und Höhe auflisten)?
3. In welcher Höhe nimmt der Bundeshaushalt auf Grundlage des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) Steuern von dieselbetriebenen Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen ein (bitte die Einnahmen für die Jahre 2020 bis 2025 auflisten)?
4. Wer trägt die Kosten für Schäden an der Infrastruktur von Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen sowie Brückenbauwerken, die durch den Betrieb von elektrischen Lkw entstehen?
5. Welche konkreten Haushaltsmittel (bitte nach Jahren bis 2030 aufschlüsseln) sind für die Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 eingeplant?
6. Welche Maßnahmen, abseits des Ausbaus der Ladeinfrastruktur, hat die Bundesregierung ggf. bereits ergriffen, um die Anzahl der E-Lkw mit einer zGM von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen zu steigern, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung ggf. noch?
7. Welche Strategien verfolgt die Bundesregierung ggf., um Anreize in der deutschen Wirtschaft zu schaffen, die Anzahl der E-Lkw mit einer zGM von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen in Deutschland zu steigern?
8. Hat die Bundesregierung Zielmarken, wie viele E-Lkw mit einer zGM von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen im Jahr 2045 im Straßengüterverkehr unterwegs sein sollen, und wenn ja, wie lauten die Zielmarken?
9. Gibt es aktuell Förderprogramme für batteriebetriebene Lkw mit einer zGM von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen der Bundesregierung (wenn ja, bitte die Förderprogramme listen und die jeweils bereitgestellten Mittel angeben)?
10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Förderprogramme der Bundesländer für batteriebetriebene Lkw mit einer zGM von 3,5 bis 11,99 Tonnen und ab 12 Tonnen (wenn ja, bitte die Förderprogramme listen und die jeweils bereitgestellten Mittel angeben)?
11. Welche Mittel werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung für den Bau von Ladeinfrastruktur bereitgestellt für Lkw und Pkw, und in welcher Höhe (bitte ggf. die Förderprojekte und deren Höhe von 2020 beginnend sowie den geplanten Zuwachs bis 2030 auflisten)?
12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus dem Forschungsprojekt ELISA, E-Highway in Schleswig-Holstein (FESH), E-Highway Bayern,

E-Highway Baden-Württemberg gewonnen, und wie unterscheiden sich die Ergebnisse (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

13. In welcher Höhe hat der Gesetzgeber Haushaltsmittel für die Errichtung und den Betrieb des Forschungsprojekts ELISA, E-Highway in Schleswig-Holstein (FESH), E-Highway Bayern, E-Highway Baden-Württemberg bereitgestellt?
14. Gibt es darüber hinaus (vgl. Vorfragen) Forschungsprojekte wie E-Highway in Schleswig-Holstein (FESH), E-Highway Bayern, E-Highway Baden-Württemberg (wenn ja, bitte nach Ort und Höhe der Fördersumme und getrennt nach Förderung für die Errichtung sowie die Förderung ab Betriebsbeginn auflisten)?
15. Was kostet der Rückbau der Forschungsprojekte ELISA, E-Highway in Schleswig-Holstein (FESH), E-Highway Bayern, E-Highway Baden-Württemberg?
16. Was kostet die Verlegung von 1 Meter Stromkabel (Kosten für Baumaßnahmen inklusive Kabel) an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen, um eine Ladesäule an nicht bewirtschafteten und bewirtschafteten Rasthöfen installieren und mit Strom versorgen zu können?
17. Welche Zielmarke setzt die Bundesregierung an Ladeinfrastruktur für E-Lkw bis Ende 2026?

Berlin, den 22. Januar 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

