

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/4003 –**

Ladeinfrastruktur und batteriebetriebene Lkw in Deutschland – aktueller Stand und Planung

Vorbemerkung der Fragesteller

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/lkwlis-monitoring/>). 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-ladennetz-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).

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)?

Zum 1. Januar 2025 waren in Deutschland gemäß Tabelle FZ 13.1 des Kraftfahrt-Bundesamts 661 Lastkraftwagen (Nutzlast von 6.000 bis 11.999 kg: 337 Einheiten und über 12.000 kg: 324 Einheiten) mit batterieelektrischem Antrieb sowie 860 Sattelzugmaschinen mit batterieelektrischem Antrieb zugelassen. Dies sind Fahrzeuge, die i. d. R. der N3-Klassifizierung zugeordnet werden (über 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht als Summe aus Eigengewicht und Nutzlast).

2. Stellt die Bundesregierung Fördermittel zur Verfügung, um dieselbetriebene Lkw zu fördern (wenn ja, bitte die Fördermittel nach Förderprojekt und Höhe auflisten)?

Die Bundesregierung stellt keine Fördermittel zur Verfügung, um die Anschaffung von dieselbetriebenen Lkw zu fördern.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine gesonderten Statistiken zu eingekommener Kraftfahrzeugsteuer hinsichtlich der in § 9 Absatz 1 Nummer 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) aufgeführten Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotor und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 11,99 Tonnen bzw. ab 12 Tonnen vor.

4. Wer trägt die Kosten für Schäden an der Infrastruktur von Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen sowie Brückenbauwerken, die durch den Betrieb von elektrischen Lkw entstehen?

Die Instandhaltung und Instandsetzung der Bundesfernstraßen wird aus den Mittel des Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

5. Welche konkreten Haushaltsmittel (bitte nach Jahren bis 2030 aufschlüsseln) sind für die Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 eingeplant?

Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 umfasst 41 Maßnahmen. Diese zielen überwiegend darauf ab, die Investitions-, Genehmigungs- und Nutzungsbedingungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu verbessern. Für die Maßnahmen, die mit einer finanziellen Unterstützungsleistung für die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw verbunden sind, sind mit dem Haushaltsgesetz 2026 Haushaltsmittel und die einzugehenden Verpflichtungsermächtigungen 2027 bis 2030 in Höhe von rd. 1,44 Mrd. Euro 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?

Auf Grundlage der Förderrichtlinie für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den Hochlauf klimafreundlicher NFZ in der Vergangenheit mit 800 Mio. Euro unterstützt. Zuwendungsfähig waren u. a. Investitionen in batterieelektrische Nutzfahrzeuge der Klassen N1 bis N3 und in die zugehörige Ladeinfrastruktur.

Die Mautbefreiung nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge im Sinne der sogenannten Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) wurde bis 30. Juni 2031 verlängert. Emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 Tonnen sind derzeit nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 9 BFStrMG dauerhaft von der Lkw-Maut in Deutschland befreit.

Im Rahmen des Gesetzes für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland hat die Bundesregierung bereits gezielte steuerliche Beiträge für den Markthochlauf der Elektromobilität im betrieblichen Bereich geleistet. Unter anderem ist für nach dem 30. Juni 2025 und vor dem 1. Januar 2028 angeschaffte Elektrofahrzeuge eine arithmetisch-degressive Abschreibung eingeführt worden. Die Regelung kommt allen Betrieben und Fahrzeugklassen gleichermaßen zugute und gilt damit neben Personenkraftwagen insbesondere auch für Elektronutzfahrzeuge, wie Lastkraftwagen und Busse.

Zum 1. Januar 2026 trat das Achte Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in Kraft, mit dem nach § 3d KraftStG die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge gemäß § 9 Absatz 2 KraftStG aller Fahrzeugklassen, einschließlich Nutzfahrzeuge, um fünf Jahre verlängert wurde.

In Bezug auf die geplanten Vorhaben wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

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?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 8 gemeinsam beantwortet.

Voraussetzung für den Hochlauf von E-Lkw ist der Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 hat die Bundesregierung den zentralen Rahmen für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur vorgestellt. Ein wichtiger Bestandteil des Masterplans sind Förderprogramme des BMV für Lkw-Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen und gewerblichen Depots sowie auf öffentlichen Flächen abseits der Bundesautobahnen. Das BMV wird im Jahr 2026 Details der Förderungen veröffentlichen. Entlang der Bundesautobahnen und Hauptverkehrsachsen hat der Bund bereits mit Planungen und Umsetzungsschritten begonnen, um 350 unbewirtschaftete und bewirtschaftete Autobahn-Rastanlagen mit Ladeinfrastruktur für E-Lkw auszustatten.

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)?

Nein.

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)?

Informationen zu aktuellen Förderprogramme der Länder für elektrische Nutzfahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle sowie der entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur können hier eingesehen werden: www.klimafreundlichenutzfahrzeuge.de/foerderung/landesfoerderung/.

Informationen zu von den Ländern bereitgestellten Mittel liegen der Bundesregierung nicht vor.

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)?

Folgende Ausgabemittel stellt die Bundesregierung im Rahmen des Haushalts 2026 im Haushaltstitel 893 02 „Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“ des Klimatransformationsfonds bereit.

Bezeichnung	1 000 Euro
1 Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	76.583
2 Förderung nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	151.132
3 Gewährleistungsaufgabe gemäß Schnellladegesetz zur Sicherstellung einer bundesweiten Grundversorgung mit Schnellladeinfrastruktur	
3.1 Aufbau und Betrieb des Deutschlandnetzes mit 1.000 Schnellladestandorten	1.007.879
3.2 Aufbau Lkw-Schnellladenetz an BAB: Ausschreibung unbewirtschaftete Rastanlagen und Erstellung Netzanschlüsse an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen	223.966
4 Förderung betriebsnotwendiger Lade- und Tankinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge, Busse)	217.513
5 Tankinfrastruktur Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie	37.014
Zusammen	1.714.088

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)?

Die Berichte zu den Projekten ELISA, FESH und eWayBW sind unter Angabe des Projekttitels (ggf. ergänzt um Begriffe „Lkw“, „Oberleitung“ oder „E-Highway“ etc.) auf der Website der Technische Informationsbibliothek (TIB) zu finden: www.tib.eu/de/.

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?

Es wird auf die Beschreibungen der bisher und aktuell geförderten Projekte inklusive deren Laufzeiten verwiesen: www.erneuerbar-mobil.de/projekte?projectsubjects=316&partner=All&%20project_status=All&combine=&page=0.

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)?

Der Bundesregierung sind keine weiteren derartigen Projekte in Deutschland bekannt.

15. Was kostet der Rückbau der Forschungsprojekte ELISA, E-Highway in Schleswig-Holstein (FESH), E-Highway Bayern, E-Highway Baden-Württemberg?

Da die Infrastruktur an den BAB 5 (Projekt ELISA) und BAB 1 (Projekt FESH) noch nicht zurückgebaut wurden, können keine konkreten Angaben zu den Kosten gemacht werden. Der Rückbau der Anlage an der B 264 erfolgte in

Verantwortung des Landes Baden-Württemberg. Der Bundesregierung liegen derzeit keine Angaben zu den Kosten des Rückbaus vor.

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?

Eine pauschale Angabe der Kosten für die Verlegung eines Meters Stromkabel zur Installation und Stromversorgung von Ladesäulen an unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen ist nicht möglich. Die Kosten variieren in Abhängigkeit vom jeweiligen Standort- und Technologiekonzept, der Auslegung der Ladeinfrastruktur, den baulichen und geologischen Gegebenheiten vor Ort sowie der konkreten Kabelführung.

17. Welche Zielmarke setzt die Bundesregierung an Ladeinfrastruktur für E-Lkw bis Ende 2026?

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw stellt zukünftig eine systemkritische Komponente für die Logistik und die Warenströme innerhalb Deutschlands und Europas dar. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, einen dem Fahrzeughochlauf vorauslaufenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw zu gewährleisten und sorgt damit für Planungs- und Investitionssicherheit. Bei Realisierung der Netzanschlüsse werden erste Standorte des Lkw-Schnellladenetzes an unbewirtschafteten Rastanlagen bereits 2026 eröffnet.

