

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Marcel Scharrelmann (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw in Niedersachsen: Status quo und Ausbauperspektiven

Anfrage des Abgeordneten Marcel Scharrelmann (CDU), eingegangen am 20.01.2025 -
Drs. 19/6311,
an die Staatskanzlei übersandt am 23.01.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 26.02.2025

Vorbemerkung des Abgeordneten

Laut Berichten von ZDF heute existiert bundesweit derzeit nur ein öffentlicher Ladepunkt für Elektro-Lkw, der sich in Thüringen am Hermsdorfer Kreuz befindet.¹ Die Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw befinde sich demnach noch in einer frühen Entwicklungsphase. In der Praxis müssen Elektro-Lkw häufig Ladeeinrichtungen nutzen, die primär für Pkw ausgelegt seien, was spezifische Herausforderungen mit sich bringe. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, den Straßengüterverkehr stärker zu elektrifizieren, stellt sich die Frage nach dem Status quo und den Ausbauperspektiven in Niedersachsen.

1. Wie viele öffentliche Ladepunkte für Elektro-Lkw existieren derzeit in Niedersachsen, und wie bewertet die Landesregierung deren Verteilung und Kapazität?

Der Bund setzt sich aktuell bereits mit gezielten Programmen für den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur ein. Mit dem „Deutschlandnetz“ will der Bund insgesamt auf mehr als 1 000 Standorten rund 9 000 Schnellladepunkte für Pkw errichten lassen. Hiermit sollen u. a. „weiße Flecken“ auf der Landkarte geschlossen werden, sodass Schnellladeinfrastruktur überall in Deutschland kurzfristig angefahren werden kann. Hierzu wurden in Ausschreibungsverfahren 900 Regionalstandorte und 200 Autobahnstandorte für die Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur vergeben, auf welchen nun sukzessive der Ladeinfrastrukturausbau umgesetzt wird.

Ergänzend zum „Deutschlandnetz“ wurde mit dem „Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen“ ein Initialladenetz zum Laden von Elektro-Lkw auf den Weg gebracht. An 350 Standorten entlang der Bundesautobahnen sollen Ladepunkte entstehen, die auf die spezifischen Bedarfe von schweren Nutzfahrzeugen ausgerichtet sind. Ziel ist es, die Errichtung und den Betrieb von rund 1 800 MCS-Ladepunkten (Megawatt Charging System) und rund 2 400 CCS-Ladepunkten (Combined Charging System) auf ca. 220 bewirtschafteten und ca. 130 unbewirtschafteten Rastanlagen voranzutreiben. Nach derzeitiger Planung sollen von den ca. 350 deutschlandweiten Standorten 35 in Niedersachsen entstehen.

Laut Lkw-LadeinfrastrukturMONITORING der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur waren zum 29.01.2025 in Niedersachsen zwei Ladestandorte explizit für das Laden von Elektro-Lkw ausgewiesen. Der erste Standort mit einer elektrischen Gesamtleistung von 600 kW, verteilt auf zwei Ladepunkte, befindet sich in Bockenem (Landkreis Hildesheim). Die hier verfügbare Ladeleistung ist beispielsweise auch geeignet, um das schnelle Zwischenladen eines Elektro-Lkw zu ermöglichen. Der zweite Standort befindet sich in Wulsbüttel (Landkreis Cuxhaven) und verfügt über insgesamt

¹ <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/e-lkw-thueringen-hermsdorf-ladepark-100.html>

vier Ladepunkte mit einer elektrischen Gesamtleistung von 200 kW. Die hier verfügbare Ladeleistung eignet sich beispielsweise sehr gut für ein Übernachten.

Auch wenn mit den aktuell zwei Ladestandorten noch keine bedarfsgerechte öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in Niedersachsen existiert, sind dies aber wichtige erste Schritte. In den kommenden Jahren wird sukzessive weitere öffentliche (z. B. Lade-Hubs an Verkehrsachsen und in Gewerbegebieten) und nicht öffentliche Ladeinfrastruktur (z. B. auf Betriebsgeländen/Depots, an Umschlagpunkten) entstehen.

Auch das Lkw-Schnellladenetz des Bundes nimmt Fahrt auf. Am 16.09.2024 ist das Vergabeverfahren zum Aufbau eines Lkw-Schnellladenetzes entlang der Bundesautobahnen vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gestartet worden. Gegenstand dieser ersten Ausschreibung ist zunächst die Schnellladeinfrastruktur auf rund 130 unbewirtschafteten Rastanlagen. Die Zuschlagserteilung wird nach Aussage des BMDV voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2025 erfolgen. Die notwendigen Netzanschlüsse für die Standorte sollen zudem bereits parallel zum Ausschreibungsverfahren beauftragt und hergestellt werden, um eine möglichst zeitnahe Inbetriebnahme zu gewährleisten.

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur stellt umfangreiche Informationen zum geplanten Lkw-Schnellladenetz unter <https://nationale-leitstelle.de/nutzfahrzeuge/> zur Verfügung.

Diese Entwicklung begrüßt die Landesregierung sehr und wird auch weiter auf die schnelle Umsetzung und Skalierung des Prozesses hinwirken.

2. Welche konkreten Maßnahmen plant die Landesregierung gegebenenfalls, um den Ausbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur speziell für Elektro-Lkw in Niedersachsen voranzutreiben?

Dem Bund kommt durch seine Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen und auf Grundlage des Masterplans Ladeinfrastruktur II des Bundes eine übergeordnete Rolle zu. Die Landesregierung unterstützt und begleitet deshalb die Vorhaben des Bundes zum „Deutschlandnetz“ und zum „Lkw-Schnellladenetz“. In regelmäßigen fachlichen Austauschen mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur werden die erforderlichen Maßnahmen seitens des Landes identifiziert und abgestimmt. Hierzu zählen beispielsweise flankierende Maßnahmen wie Vernetzungstreffen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur mit Kommunen oder die Durchführung von Fachveranstaltungen.

Hinzu kommen aktuelle Bundesratsinitiativen der Landesregierung, wie z. B. die Entschließung für eine verbraucherfreundliche Preisgestaltung von Ladestrom. Diese zielt darauf ab, neben Pkw auch für Elektro-Lkw das Laden finanziell noch attraktiver zu gestalten. Insbesondere im Straßengüterverkehr gilt, dass ein Elektro-Lkw über seinen Lebenszyklus betriebswirtschaftlich günstiger - oder maximal genauso teuer - sein muss wie ein Verbrenner, sodass dort auch der Ladestrompreis eine wichtige Rolle spielt.

3. Plant die Landesregierung, bestehende Förderrichtlinien dahin gehend anzupassen, dass mit öffentlichen Mitteln geförderte Ladepunkte auch der öffentlichen Nutzung zur Verfügung stehen? Falls ja, welche Schritte sind hierzu vorgesehen?

Da die Bundesregierung mit ihrem Programm „Lkw-Schnellladenetz entlang der Bundesautobahnen“ 350 Ladepunkte (siehe auch Antwort zu Frage 1) errichten will, ist eine ergänzende Landesförderung aktuell nicht geplant.

4. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Nutzung von Pkw-Ladestationen durch Elektro-Lkw vor, und welche Herausforderungen ergeben sich daraus?

Der Landesregierung liegen keine Daten über die Nutzung von Pkw-Ladestationen durch Elektro-Lkw in Niedersachsen vor. Berichten zufolge werden vereinzelt für den Pkw-Verkehr errichtete Schnellladepunkte von Elektro-Lkw genutzt. Da diese Parkflächen für die Anforderungen von Pkw

ausgelegt wurden, ergeben sich im Zusammenhang mit der Nutzung durch Nutzfahrzeuge verschiedene Herausforderungen wie beispielsweise zu kleine Parkflächen oder beschränkte Durchfahrt- bzw. Wendemöglichkeiten.

5. Inwiefern setzt sich die Landesregierung auf Bundesebene für eine einheitliche und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw ein?

Auf die Antworten zu den Frage 1 und 2 wird verwiesen.

6. Welche Erfahrungen aus anderen Bundesländern mit bestehenden Förderprogrammen für die Ladeinfrastruktur von Elektro-Lkw (z. B. in Nordrhein-Westfalen oder Baden-Württemberg) werden bei der Planung und Umsetzung in Niedersachsen berücksichtigt?

Auf die Antworten zu den Frage 1, 2 und 3 wird verwiesen.

Die Förderprogramme für Elektro-Lkw und deren Ladeinfrastruktur der Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg sind nicht mehr verfügbar. Evaluierungen dieser Förderprogramme stehen dort noch aus. Niedersachsen steht in engem Austausch mit den Bundesländern, um diese nach deren Vorliegen in die eigenen Handlungsoptionen einfließen zu lassen.

7. Welche Rolle sieht die Landesregierung für alternative Antriebsarten wie Biogas im Straßengüterverkehr, und wie bewertet sie deren Potenzial im Vergleich zur Elektrifizierung?

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass den weiteren alternativen Antriebsarten (u. a. Biogas, E-Fuels) neben der Elektromobilität speziell im Güterverkehr noch langfristig eine besondere Rolle zukommen wird. Insbesondere bei Spezialanwendungen, wie beispielsweise bei der Durchführung von Schwerlasttransporten, können diese aus heutiger Sicht mit einem batterieelektrischen Fahrzeug noch nicht vollumfänglich umgesetzt werden.

Die Nutzung von Biogas als alternativem Kraftstoff besitzt großes Potenzial für einen emissionsarmen Güterverkehr und kann übergangsweise einen erheblichen Beitrag zur Minderung von Treibhausgasen im Verkehrssektor leisten. Insgesamt gesehen sind die Potenziale im europäischen Straßengüterverkehr langfristig jedoch begrenzt, da das in Europa verfügbare Biogas auch für den Energie-, Wärme- und Industriesektor benötigt wird. Wie lange Gas-Lkw im Straßengüterfernverkehr noch nach 2040 weiter als Nischentechnologie eingesetzt werden, kann nicht vorhergesagt werden.

Eine klimaneutrale Herstellung von alternativen Kraftstoffen (z. B. E-Fuels) stellt grundsätzlich eine sehr große Herausforderung dar, da für deren Herstellung große Energiemengen benötigt werden. Vor diesem Hintergrund wird der flächendeckende Einsatz von synthetischen Kraftstoffen für Nutzfahrzeuge als allein nicht zielführend angesehen. Der Betrieb reiner Elektro-Lkw gestaltet sich aus energetischer Sicht dagegen erheblich effizienter, da bei direkter Nutzung des erneuerbaren Stroms nur ein Bruchteil der Energie benötigt wird, die für den Betrieb eines vergleichbaren, z. B. mit E-Fuels betriebenen, Verbrenners erforderlich ist. Insbesondere der Kurz- und Mittelstreckenverkehr wird in den nächsten Jahren zunehmend elektrifiziert werden.