

Berlin, 2. Oktober 2026

BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32
10117 Berlin
www.bdeu.de

Positionspapier

Fahrplan für E-Lkw-Ladehubs: Ein guter Rechtsrahmen für den Aus- bau des Ladeangebots

Versionsnummer: 1.0

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Rahmen zur Skalierung des marktwirtschaftlich getriebenen Ausbaus.....	4
2	Einführung: Eine kurze Skizze des Lademarkts für E-Lkw.....	7
3	Öffentliche E-Lkw-Ladehubs: Hebel für einen einfachen und kostengünstigen Ausbau	7
3.1	Finanzierung sichern und erleichtern.....	7
3.2	Standortverfügbarkeit verbessern und Flächen aktivieren.....	9
3.3	Gesetzliche Begriffe in E-Welt überführen.....	11
3.4	Vom Antrag zur Anschlussleistung: Stromnetzanschlüsse beschleunigen...	13
3.5	Den Betrieb von Ladeparkts im Zusammenspiel mit E-Lkw-Flotten optimieren	13
3.6	Branchenaktivitäten für den Ausbau des Ladeangebots	15
4	Depotladen.....	17
4.1	„Geteiltes“ Depotladepunkte	17
4.2	Generierung von THG-Quoten an geteilten Ladepunkten	18
4.3	KsNI Programm verstetigen	18
5	Flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Betriebs von E-Lkw	19
5.1	Lenk- und Ruhezeiten: Rechtssichere Ladevorgänge ermöglichen.....	19
5.2	Sonntagsfahrterlaubnis	19
5.3	Lärmschutz.....	19

1 Rahmen zur Skalierung des marktwirtschaftlich getriebenen Ausbaus

Steigende Neuzulassungen von E-Lkw und der laufende Ausbau leistungsfähiger Ladehubs zeigen: auch im Nutzfahrzeugbereich kommt die Elektrifizierung. Die Unternehmen investieren und es entwickeln sich neue tragfähige Geschäftsmodelle. Jetzt geht es darum, die richtigen Leitplanken für den Markthochlauf zu setzen.

Dieses Positionspapier liefert auf Basis einer systematischen Bestandsaufnahme konkrete Forderungen zur Entwicklung eines guten Rahmens für den effizienten Ausbau des Ladeangebots für E-Lkw. Leitbild ist dabei die Skalierung des marktwirtschaftlich getriebenen Ausbaus, damit dieser zügig, bedarfsorientiert und kostengünstig erfolgt.

Dafür werden drei Handlungsfelder analysiert:

1. Der Ausbau des öffentlichen Ladeangebots,
2. Die Rahmenbedingungen für das Depotladen,
3. Flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Betriebs von E-Lkw

Zentrale Forderungen auf Basis der Bestandsaufnahme sind:

Ausbau des öffentlichen Ladeangebots

Finanzierung erleichtern

- 1) Die Verlässlichkeit der CO₂-Flottengrenzwertregelung für Nutzfahrzeuge ist elementar für das Vertrauen in die Investitionsbedingungen und muss erhalten bleiben.
- 2) Der KfW sollte es ermöglicht werden, Kredite mit höheren Risiken für E-Lkw-Ladeparks zu vergeben.
- 3) Die Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) als Finanzierungselement im Sinne eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes weiter stärken und ausweiten.

Flächenzugang verbessern

- 1) Ladesäulen für E-Lkw einschließlich technischer Nebenanlagen als privilegiertes Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 BauGB einordnen.
- 2) Das Bundesamt für Güterverkehr sollte eine Handreichung zum Förderprogramm Lkw-Stellplätze (SteP) verfassen, die den Aufbau von Ladesäulen ermöglicht.
- 3) Das (SteP) sollte mit Mitteln für den Aufbau von Ladehubs sowie für Netzanschlüsse neu aufgelegt werden.

- 4) Die Flächen der Autobahn GmbH, die außerhalb der Ausschreibungen liegen, für den privatwirtschaftlichen Aufbau öffnen.
- 5) Die öffentliche Hand sollte ihre Flächen, die sich an einem für Ladepunkte geeigneten Standort befinden, in ein Flächenkataster wie bspw. das FlächenTOOL der NOW überführen und für Interessenten klare Ansprechpartner definieren.

Gesetzliche Begriffe in E-Welt überführen

- 1) Das Recht analog zur Definition des Autohofes auch entsprechende ausschließlich mit Ladeinfrastruktur ausgestattete Rastmöglichkeiten auf der Autobahn angemessen zu beschildern
- 2) Die Verpflichtung zur Errichtung von Ladepunkten auf Lkw-Parkplätzen ab einem geeigneten Schwellwert in Analogie zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG). Dabei darf die Errichtung von Ladesäulen nicht als Stellplatzverlust erfasst werden.
- 3) Eine Klarstellung der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)-Definition zu öffentlichen Ladesäulen, dass auch reservierbare E-Lkw-Ladesäulen „öffentlich zugänglich“ sind.
- 4) Ausnahmeregelung von E-Lkw-Ladeparks von der AFIR-Vorgabe zur Vorhaltung von Zahlungskartenlesern.
- 5) Eine Klarstellung, dass Mengencommitments (bilaterale Vereinbarungen über Bepreisung von Standorten oder eines Netzes) den Art. 5.4 der AFIR erfüllen.

Mess- und Eichrecht praxistauglich weiterentwickeln

- 1) Prüfen, ob reine LKW Ladehubs (B2B) dem deutschen Eichrecht unterliegen sollten.
- 2) Bei Nacheichungen mit Augenmaß vorzugehen. Entsprechende Anordnungen sollten im Falle von Kabelklau oder sonstigem Vandalismus unterlassen werden.
- 3) Die Bereitstellung der Prüfmittel auch für Megawatt Charging Systeme (MCS) sollte durch die Landeseichbehörden erfolgen.
- 4) Pragmatische Übergangsfristen für den Betrieb eichrechtskonformer MCS-Ladepunkte zu gewähren.
- 5) Die europäischen Vorgaben aus der Measuring Instruments Directive (MiD) zügig 1:1 in das deutsche Recht überführen.

Rahmenbedingungen für das Depotladen

Depotladen für Dritte

- 1) Eine Klarstellung über die AFIR FAQs, dass Depotladepunkte für Dritte offen sein dürfen.

- 2) Zertifikate aus der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) müssen für den gesamten Strom, welcher in einem Depot ordnungsgemäß an Dritte verkauft wird, generiert werden können.
- 3) Das Förderprogramm für klimaschonende Nutzfahrzeuge und Ladeinfrastruktur (KsNI) verstetigen, damit Netzanschlüsse frühzeitig beauftragt werden.

Flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Betriebs von E-Lkw

Lenk- und Ruhezeiten

- 1) Eine rechtliche Klarstellung, dass Umparken und Abkoppeln innerhalb der Lenk- und Ruhezeiten, solange es sich um klar begrenzte Strecken auf einem Autohof, Rastplatz oder Depot handelt, möglich ist.

Sonntagsfahrerlaubnis

- 1) Als weiteren Anreiz für einen schnellen Fahrzeughochlauf an E-Lkws, sollten diese eine Sonntagsfahrerlaubnis erhalten.

Lärmschutz

- 1) Die Notwendigkeit der Lärmschutzvorgaben insbesondere hinsichtlich der Lieferzeiten sollten für E-Lkw überprüft werden

2 Einführung: Eine kurze Skizze des Lademarkts für E-Lkw

Der Hochlauf der Elektromobilität im Nutzfahrzeugbereich gewinnt sichtbar an Tempo. Die Neuzulassungen von E-Lkw in Deutschland steigen, zugleich baut die Ladebranche beständig ein leistungsfähiges Ladeangebot weiter aus. Bereits heute stehen den Logistikern und Fahrern nach Angaben der E-Trucker-App bundesweit 789 Standorte zur Verfügung, die strategisch an den Fahrtrouten der Lkw positioniert sind und bereits eine sehr gute Abdeckung des Trans-Europäischen Verkehrsnetz (TEN-V) in Deutschland gewährleisten.

Das Laden von E-Lkw basiert auf zwei Säulen: **Depotladen** und **öffentliches Laden**:

- (1) **Depotladen** bezeichnet das Laden von E-Lkw auf dem eigenen Betriebsgelände. Besonders wirtschaftlich wird Depotladen, wenn durch eigene Erzeugung sowie Lastmanagement die Kosten für den Strombezug gesenkt werden.
- (2) **Öffentliches Laden** erfolgt im öffentlichen Raum entlang von Fernverkehrsachsen sowie an Logistiknoten und steht allen E-Lkw offen. Derzeit findet öffentliches E-Lkw-Laden sowohl an spezialisierten E-Lkw-Ladehubs als auch an Dual-Use-Standorten statt, die von Pkw und Lkw genutzt werden können.

Auch das Laden fremder E-Lkw im Depot (siehe Kapitel 4) lässt sich in die beiden Säulen einordnen: Wird der Zugang zum Laden nur einem definierten Nutzerkreis gewährt, handelt es sich um Depotladen. Wird das Ladeangebot dagegen grundsätzlich für Dritte geöffnet, handelt es sich um öffentliches Laden.

Welche Ladeleistung an einem Standort bzw. Depot benötigt wird, entscheidet der konkrete Bedarf vor Ort. Dies orientiert sich u. a. an Standzeiten, Flächenverfügbarkeit und Fahrdauern der E-Lkw. Dabei kommt High Power Charging (HPC) mit einer Ladeleistung von 150 bis 400 kW sowie Megawatt Charging (MCS) für die schnelle Beladung von 700 kW bis hin zu mehreren MW-Ladeleistung zur Anwendung.

Der E-Mobility Provider (EMP) liefert mit der Bereitstellung von Ladetarifen ein zentrales Bindeglied zwischen Ladesäulenbetreiber (CPO) und den Kunden. Dabei ist der EMP für den Zugang, die Vertragsbeziehung und Abrechnung verantwortlich. Wie beim E-Pkw schließen die CPO aber auch direkt Ladeverträge mit Logistikern.

Damit der Lademarkt schnell und bedarfsorientiert wachsen kann, müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Aufbau stärken. Dabei gilt es, die zentrale Rolle des Straßengüterverkehrs für die Versorgung von Wirtschaft und Gesellschaft zu berücksichtigen. Leitbild ist eine marktwirtschaftliche, bedarfsorientierte und kostengünstige Skalierung. Im Folgenden werden die wichtigsten Handlungsbedarfe für Depotladen und öffentliches Laden dargestellt. Der Schwerpunkt des Positionspapiers liegt auf dem öffentlichen Laden.

3 Öffentliche E-Lkw-Ladehubs: Hebel für einen einfachen und kostengünstigen Ausbau

Bereits heute steht E-Lkws ein gutes Ladeangebot zur Verfügung, das europaweite Fahrten ermöglicht. Dabei greifen Fahrer einerseits auf E-Lkw-Ladehubs zurück. Andererseits nutzen Sie Lkw-Ladepunkte auf Pkw-Ladehubs und teilweise auch Pkw HPC-Ladepunkte. Der Ausbau von E-Lkw-Ladehubs erfolgt beständig. Da das Fahrverhalten entlang der Transportrouten bekannt ist, lässt sich das Lkw-Ladeangebot sehr gut planen. Dieses Papier fokussiert sich auf Hebel zur Steigerung der Effizienz im Ausbau. Das Zielbild ist ein einfacher, kostengünstiger, schneller Ausbau des Ladeangebots.

Hierfür gilt es den Zugang zu Finanzierung zu sichern, die Standortverfügbarkeit über die Aktivierung geeigneter Flächen zu verbessern und gesetzliche Begriffe an die Realität der Elektromobilität anzupassen. Zudem bedarf es einer Beschleunigung der Netzanschlussprozesse vom Antrag bis zur Anschlussleistung. Des Weiteren gilt es, den Betrieb von Ladeparks, im Zusammenspiel mit den E-Lkw-Flotten zu optimieren und Branchenaktivitäten für den Ausbau des Ladeangebots voranzutreiben

3.1 Finanzierung sichern und erleichtern

Bis 2030 werden Schätzungen zufolge in der EU zwischen 6 GW (Milence) und 10,8 GW (ICCT, 2025)¹ errichtet werden. Gemäß öffentlicher Kostenschätzungen (Fraunhofer ISI, 2025)² resultiert dies in einem Finanzierungsbedarf zwischen 3,7 und 6,5 Milliarden EUR. Der Kapitalbedarf pro Standort ist dabei erheblich. Entsprechend ist der Zugang zu Eigen- und Fremdkapital von hoher Bedeutung für den Ausbau des Ladeangebots.

Deshalb begrüßt der BDEW sowohl die vom Verkehrsministerium bereitgestellte Aufruf C der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für E-Lkw als auch die AFIF als Instrument. Die AFIF sollte im Sinne des europäischen Hochlaufs weiter ausgeweitet werden, über die bestehende Finanzierung aus den Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF Transport) hinaus, könnte eine Ausweitung der Mittel über das EU Emission Trading System (ETS II) erfolgen. Die Bereitstellung von Krediten durch die Europäische Investitionsbank EIB wird ebenfalls begrüßt. Entscheidend ist bei staatlichen Instrumenten, dass diese befristet ausgestaltet sind und gezielt die Hochlaufphase adressieren. Zum hohen Finanzierungsbedarf kommt hinzu, dass aufgrund der deutlich

¹ [ICCT \(2025\)](#) zu Ladebedarf für Nutzfahrzeuge in der europäischen Union bis 2030

² [Future demand and costs of megawatt charging for battery electric trucks](#)

gestiegenen Kapitalkosten eine rasche wirtschaftliche Tragfähigkeit der E-Lkw-Ladehubs erforderlich ist.

Daher empfiehlt der BDEW zuvorderst, die Investitionsbedingungen der Unternehmen zu verbessern. Dazu zählen folgende Punkte:

Grundvoraussetzung: Vertrauen in die Rahmenbedingungen

Voraussetzung für den Ausbau des öffentlichen Ladeangebots für E-Lkw wie auch für den Markthochlauf insgesamt ist die Verlässlichkeit der Rahmenbedingungen. Dies gilt insbesondere für die CO₂-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge. Diese gewährleisten Planungssicherheit für alle, die in die Elektrifizierung des Nutzfahrzeugbereichs investieren. Das gilt für E-Lkw- und Ladesäulen-Hersteller wie auch für Ladesäulenbetreiber und Logistiker.

Die Elektrifizierung der Nutzfahrzeuge ist entscheidend für den Standort Deutschland und Europa. Daher muss das Vertrauen in die Rahmenbedingungen sichergestellt werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- an den europäischen CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge sollte zwingend festzuhalten werden. Das Etappenziel einer Reduktion der CO₂-Flottengrenzwerten um 45 Prozent bis zum Jahr 2030 ist für die Wirtschaftlichkeit des Ladeangebots wichtig.

Zugang zu Fremdkapital erleichtern: KfW-Kredite und AFIF ausbauen

Investitionen in Lkw-Ladehubs werden von Geschäftsbanken aufgrund der frühen Marktphase derzeit noch als sehr risikoreich eingeschätzt. Dies schränkt den Zugang zu Fremdkapital ein und verteuert es. Bewährte Instrumente zur Verbesserung des Zugangs zu und zur Hebelung von Fremdkapital sind zinsreduzierte Darlehen und Garantien von staatlichen Förderbanken. Auf Bundesebene bestehen mit den KfW-Kreditrichtlinien 268 und 269 bereits Programme zur Elektrifizierung von Fuhrparks und zur Errichtung von Ladepunkten. Allerdings übernimmt die KfW kein höheres Risiko als Geschäftsbanken. In der Konsequenz werden Projekte im E-Lkw-Bereich aktuell noch nicht beliehen. Die EU hat mit der (AFIF) ein gutes Finanzierungsinstrument geschaffen, das europaweit anwendbar und einfach in der Handhabung ist, weil es keine technischen Vorgaben vorgibt.

Entsprechend fordert der BDEW:

- der KfW sollte es ermöglicht werden, Kredite mit höheren Risiken für E-Lkw-Ladeparks zu finanzieren.
- die AFIF als Finanzierungsinstrument im Sinne des einheitlichen europäischen Binnenmarktes weiter zu stärken und auszuweiten.

3.2 Standortverfügbarkeit verbessern und Flächen aktivieren

Deutliche Verbesserungen des Rahmens für den Ausbau der E-Lkw-Ladehubs können durch besseren Zugang zu geeigneten Standorten bzw. die Aktivierung neuer Flächen herbeigeführt werden. Die Anzahl geeigneter Standorte ist aufgrund der Größe und baulichen Anforderung von E-Lkw-Ladehubs und der Anforderung an die räumliche Platzierung begrenzt. So besteht bereits heute ein strukturelles Defizit an Lkw-Park- und Rastmöglichkeiten. Die bestehenden Lkw-Parkplätze entlang der Autobahnen liegen in der Hoheit der öffentlichen Hand und sind für die staatlichen E-Lkw-Ladehubs reserviert. Damit ist auf diesen kein marktlicher Ausbau möglich.

Vor diesem Hintergrund sieht der BDEW deutlichen Handlungsbedarf, um geeignete Flächen gezielt zu mobilisieren und die Umsetzung von Projekten zu beschleunigen. Dafür stehen folgende Hebel zur Verfügung:

Ermöglichung des Aufbaus privatwirtschaftlicher Ladehubs auf den Flächen der Autobahn GmbH

Das Programm der Bundesregierung zum Lkw Schnellladenetz an Autobahnen führt, wie im [BDEW-Positionspapier](#) beschrieben, zu Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten klassischer CPO. Die Vergütung im staatlichen E-Lkw-Netz über das Betriebs- und Errichtungsentgelt, welches die Investitionen und Betriebskosten der Betreiber vollständig abdeckt, nimmt den Betreibern jegliches Risiko ab. Die Betreiber des staatlichen E-Lkw-Netz nehmen folglich nicht am E-Lkw-Lademarkt teil. CPO, die privatwirtschaftliche E-Lkw-Ladeparks betreiben sind einer zunächst geringen Auslastung ausgesetzt, die den Wettbewerbsnachteil verschärft. Der BDEW lehnt das ergänzend eingeführte Abrechnungsmodell der bilanziellen Zuordnung (Durchleitungsmodell) ab. Dieses führt zur Wettbewerbsverzerrung, da die Betreiber kein Risiko tragen. Zudem ist das Durchleitungsmodell nicht tauglich für den europäischen Massenmarkt. Auch das Bundeskartellamt sieht die Voraussetzungen für ein staatlich reguliertes Durchleitungsentgelt und die verpflichtende Umsetzung des Modells als nicht gegeben an. Aus Sicht des BDEW sollten die Flächen der Autobahn GmbH, die außerhalb der Ausschreibung zum Lkw-Schnellladenetz liegen, für den privatwirtschaftlichen Ausbau geöffnet werden. Eine Ausschreibung der Flächennutzung ermöglicht einen schnelleren Ausbau, die öffentliche Hand erzielt hierbei Einnahmen über die Verpachtung.

Entsprechend fordert der BDEW:

- die Flächen der Autobahn GmbH, die außerhalb der Ausschreibungen liegen, sollten für den privatwirtschaftlichen Aufbau geöffnet werden.

Neuaufgabe und Elektrifizierung des SteP-Programms

Zur Erschließung neuer Standorte verfügt das Bundesverkehrsministerium mit dem Förderprogramm Lkw-Stellplätze (SteP), das Investitionen in zusätzliche Stellplätze anreizt, bereits über ein geeignetes Instrument, das mit einem Fokus auf E-Lkw-Stellplätze erneut aufgelegt werden sollte. Zugleich sollte die Investitionsförderung auch Ausgaben für den Aufbau von Ladehubs und die Herstellung von Netzanschlüssen beinhalten dürfen.

Öffnungsklausel bei Stellplatzschlüsseln für die Elektrifizierung von Lkw-Rastplätzen

Die bereits im Rahmen der SteP-Förderung aufgebauten Standorte sollten für die Errichtung von E-Lkw-Ladehubs geöffnet werden. Dem steht aktuell noch entgegen, dass für die Installation von Ladesäulen und der erforderlichen technischen Nebenanlagen ein kleiner Teil der Stellplätze entfällt, wodurch ein formaler Konflikt mit den Förderbescheiden entsteht, die den Betrieb der bewilligten Stellplatzanzahl über einen längeren Zeitraum voraussetzen. Es ist daher erforderlich, eine Handreichung zum Förderprogramm zu verfassen, die eine Errichtung von Ladehubs ermöglicht.

Entsprechend fordert der BDEW:

- das Bundesamt für Güterverkehr sollte eine Handreichung zum SteP verfassen, die den Aufbau von Ladesäulen ermöglicht.
- das Bundesamt für Güterverkehr sollte das SteP neuauflagen und darin Mittel zum Aufbau von Ladehubs sowie für Netzanschlüsse bereitstellen.

Aktivierung von Flächen der öffentlichen Hand

Als weitere flankierende Maßnahme sollte die öffentliche Hand (Bund, Länder und Kommunen) ihre Flächen, die sich an geeigneten Standorten befinden, in einem Flächenkataster aufführen. Dies kann z. B. im Rahmen des FlächenTOOLS der NOW erfolgen. Die darin ausgewiesenen Flächen sollten von den Kommunen im Sinne eines zügigen Ausbaus, ohne Baueinschränkungen nach dem Windhundverfahren vergeben werden. Für Interessenten sollte ein zentraler Ansprechpartner klar benannt werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass die öffentliche Hand ihre Flächen, die sich an einem für Ladepunkte geeigneten Standort befinden, in ein Flächenkataster überführt und für Interessenten klare Ansprechpartner definiert werden.

Privilegierung von Ladesäulen im Außenbereich

Mögliche Flächen für E-Lkw-Ladehubs finden sich oft entlang von Bundes- und Landstraßen, an Ortsumgehungen oder auf Parkplätzen an Stadt- oder Dorfrändern, also im Außenbereich. Eine Privilegierung von Ladehubs würde das Potenzial geeigneter Standorte erhöhen. Analog zur Privilegierung von Batteriespeichern setzt sich der BDEW für eine eigenständige Außenbereichsprivilegierung für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur gemäß § 35 BauGB ein ([BDEW Stellungnahme BauGB-Novelle](#)). Diese sollte neben Ladesäulen für E-Lkw auch technische Nebenanlagen umfassen. Gleichzeitig sollten sämtliche öffentlich zugänglichen Ladepunkte ins überragende öffentliche Interesse gestellt werden. Hierzu hat der BDEW ein Gutachten zur Aktivierung von Flächen und Beschleunigung der Genehmigung öffentlich zugänglicher Ladesäulen in Auftrag gegeben.

Entsprechend fordert der BDEW:

- die eigenständige Außenbereichsprivilegierung für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur gemäß § 35 BauGB.

3.3 Gesetzliche Begriffe in E-Welt überführen

Definitionen und gesetzliche Begriffe sind dafür entscheidend, dass Ladestandorte entwickelt werden können. Das betrifft die europäische Ebene ebenso wie die nationale Gesetzgebung. Teilweise sind gesetzliche Begriffe noch rein auf Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgelegt und verhindern damit rein elektrische Ladestandorte, hier gilt es die Definition der Begriffe in die E-Welt zu überführen. Auf europäischer Ebene wurde die AFIR auf den E-PKW zugeschnitten; nun gilt es, diese ebenfalls passend für schwere elektrische Nutzfahrzeuge auszugestalten. Dabei bedarf es zuvorderst einer Anpassung des Begriffs des Autohofs, einer Klarstellung der Bepreisung hinsichtlich des Ladens von E-Lkw innerhalb der FAQs der AFIR sowie einer Schärfung der Definition der öffentlichen Zugänglichkeit.

Begriff des Autohofs

Für die Entwicklung von Standorten an Autobahnen sind formale Kriterien maßgeblich. Ein Autohof wird per gesetzlicher Definition nur dann als Autohof anerkannt, wenn er über eine Tankstelle verfügt. Künftig muss ein Autohof, der ausschließlich über Ladepunkte verfügt, ebenfalls realisierbar sein. Darüber hinaus sollte eine Verknüpfung von Stellplatzanforderungen mit Ladepunkten, wie sie im GEIG definiert ist ebenfalls für Lkw-Stellplätze geprüft werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- das Recht analog zur Definition des Autohofes auch entsprechende ausschließlich mit Ladeeinrichtungen ausgestattete Rastmöglichkeiten auf der Autobahn angemessen zu beschildern.

- die Verpflichtung zur Errichtung von Ladepunkten auf Lkw-Parkplätzen ab einem geeigneten Schwellwert in Analogie zum GEIG zu prüfen.

Kurzfristig: Klarstellungen innerhalb der FAQ der AFIR

Im Jahr 2026 steht die erste Überprüfung der AFIR an. Bisher bezieht sich diese größtenteils auf den Pkw-Bereich. Neben den Aufbauzielen von Lkw-Ladestandorten gibt es keine weiteren Lkw-spezifischen Vorgaben. Für die Regelungen zur Bepreisung (Art. 5) sollte differenziert werden, dass im Lkw-Bereich B2B-Vertragsbeziehungen die Regel sind. Da zwischen beiden Vertragspartnern ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis besteht, ist keine Seite besonders schutzbedürftig. Logistikunternehmen sind es gewohnt, den Treibstoffeinkauf bilateral mit dem (Groß-)Handel zu organisieren und Preise in Abhängigkeit der abgenommenen Mengen zu verhandeln. Auch beim E-Lkw-Laden verhandeln Logistiker die Bepreisung einzelner Standorte oder des gesamten Netzes direkt mit Ladepunktbetreibern. Dabei spielen Tank- und Ladekartenanbieter als Aggregatoren weiterhin eine wichtige Rolle. Teil der Vereinbarungen sind Mengencommitments sowie Preisbindungen über einen bestimmten Zeitraum und Vereinbarungen über die Nutzung einzelner Standorte. Konkret bedarf es zudem einer Klarstellung, dass Art. 5. Abs. 4 der AFIR Mengencommitments (Take-or-Pay-Verträge) mit entsprechender Preisdifferenzierung explizit ermöglicht. Absehbar ist ebenfalls, dass die Relevanz von einzelnen Zahlungen mit Kredit- und Debitkarten abnehmen wird. Da die Abrechnung von Vertragsmengen im Regelfall gebündelt, d. h. etwa monatlich gegenüber dem Logistikunternehmen stattfindet, lässt sich diese nicht über Kredit- und Debitkarten darstellen.

Langfristig: Schärfung der Definition „öffentlich zugänglich“

Die Definition, ob ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“ ist, ist entscheidend für dessen Anrechnung auf die AFIR-Ziele. Zudem werden Förderungen häufig an die öffentliche Zugänglichkeit geknüpft. Regulatorisch gehen mit der öffentlichen Zugänglichkeit ebenfalls Vorgaben zur Bepreisung und dem Vorhalten von Zahlungskartenlesern einher. Vor diesem Hintergrund ist eine präzise Definition wichtig. Mittel- bis langfristig stellt sich bezüglich Reservierungssystemen, die dafür sorgen werden, dass Ladepunkte über einen längeren Zeitraum faktisch vorab belegt sind, die Frage, ob diese weiterhin als öffentlich zugänglich gelten. Die öffentliche Zugänglichkeit sollte auch von der Durchsetzung der Reservierung mit physischen Barrieren unberührt bleiben.

Entsprechend fordert der BDEW folgende Klarstellungen in der AFIR-Revision zu berücksichtigen:

- es sollte klargestellt werden, dass Mengencommitments (Take-or-Pay-Verträge) den Art. 5.4 der AFIR erfüllen. (Dies kann durch eine Anpassung der Antwort auf die Frage 5.22 in den Q&A erfolgen.)

- E-Lkw-Ladepunkte sollten von der AFIR-Vorgabe zur Vorhaltung von Zahlungskartenlesern befreit werden. (Das ist auch über eine Anpassung der Q&A möglich).
- es sollte klargestellt werden, dass reservierbare E-Lkw-Ladesäulen den Status der öffentlichen Zugänglichkeit weiterhin tragen.

3.4 Vom Antrag zur Anschlussleistung: Stromnetzanschlüsse beschleunigen

Neben dem Flächenzugang und den Genehmigungen ist der Netzanschluss ein weiterer entscheidender Taktgeber für den Aufbau von Ladekapazitäten. Die erforderlichen Anschlussleistungen an öffentlich zugänglichen Ladeorten wie Autohöfen oder Rastanlagen bedingen längere Planungs- und Umsetzungszeiträume, Abstimmung sowie je nach Standort Netzverstärkungen oder Netzausbau. Vor diesem Hintergrund wird der Kabinettsentwurf zum Netzanschlusspaket der Bundesregierung im BDEW konstruktiv diskutiert und mit dem Ziel bewertet, eine konsolidierte Branchensicht in den weiteren Prozess einzubringen. Die im Koalitionspapier geplante Beschleunigung des Netzausbaus wird ausdrücklich begrüßt.

3.5 Den Betrieb von Ladeparks im Zusammenspiel mit E-Lkw-Flotten optimieren

Der Betrieb von E-Lkw-Flotten ist preissensitiv, weshalb Betriebsaspekte wie Reservierungen, die Preisgestaltung und das Eichrecht für Logistiker und Ladeparkbetreiber relevant sind. Reservierungen dienen der Optimierung der Auslastung von Ladeparks. Ladetarife für E-Lkw-Flotten werden auf das Geschäft der Logistiker zugeschnitten und können somit beispielsweise Preisbindungen über einen definierten Zeitraum sowie Mengencommitments beinhalten. Für die Umsetzung des Eichrechts beim MCS-Laden, müssen die Prüfmittel bereitgestellt werden. Mit der nationalen Umsetzung der MiD sollte das deutsche Eichrecht mit den europäischen Vorgaben homogenisiert werden.

Ladetarife und Bezahlung

Beim E-Lkw-Laden verhandeln Logistiker direkt mit Ladepunktbetreibern. Teil der Vereinbarungen sind Mengencommitments (Take-or-Pay-Verträge) sowie Preisbindungen über einen bestimmten Zeitraum und Vereinbarungen über die Nutzung einzelner Standorte. Letztere umfassen Reservierungen zu definierten Zeitfenstern, die der Optimierung der Auslastung dienen und dem Logistiker Verfügbarkeit garantieren. Bilaterale Vereinbarungen sind insbesondere in frühen Phasen relevant, in denen Logistikunternehmen zunächst einzelne Routen elektrifizieren. Dabei nutzen sie im Vorfeld bestimmte Standorte mit hoher Regelmäßigkeit. Die Preisverhandlungen erfolgen auf Augenhöhe. Einzelne Kunden können einen wesentlichen Beitrag zur Auslastung eines Standorts leisten. Zugleich beeinflusst der vereinbarte Kilowattstundenpreis die Total Cost of Ownership der eingesetzten E-Lkw maßgeblich.

Entsprechend fordert der BDEW:

- die Tarifrealität im E-Lkw Bereich sollte in der Gesetzgebung u. A. bezüglich Mengencommitments (AFIR Art. 5.4) berücksichtigt werden (siehe Kapitel 3.3)

Eichrecht praxistauglich ausgestalten

Übergreifend und vorgelagert ist zu prüfen, inwieweit das auf den Konsumentenschutz abzielende deutsche Eichrecht auf das LKW-Laden übertragbar ist. Solange die Betreiber von LKW-Ladeparks sicherstellen, dass ausschließlich Geschäftskunden die Ladeparks nutzen dürfen, liegt keine besondere Schutzbedürftigkeit vor. Dies kann z.B. durch den Nachweis der Umsatzsteuer ID sichergestellt werden. In diesen Fällen könnte es also ausreichen, dass die Messung über einen MiD-zertifiziertes Messgerät erfolgt und weitere Vorgaben nicht notwendig sind.

Sollte das Eichrecht dennoch vollumfänglich zur Anwendung kommen, sollten folgende Punkte berücksichtigt werden.

Betreiber von Ladepunkten des Megawatt Charging Systems (MCS), das DC-Ladeleistungen mit über 1 MW ermöglicht, sind derzeit für diese Ladepunkte auch zur Umsetzung des Eichrechts verpflichtet. Das bedeutet, sie müssen erstens eichrechtskonforme MCS-Ladepunkte verwenden und zweitens über Prüfmittel verfügen, um im Betrieb (Nach)-Eichungen durchführen zu können. Derzeit sind eichrechtskonforme MCS-Ladepunkte noch nicht von einer ausreichend hohen Anzahl an Herstellern am Markt verfügbar. Zur Durchführung der Nacheichung sind noch keine zertifizierten Prüfmittel am Markt erhältlich. Für die Umsetzung des Eichrechts an MCS-Systemen, müssen Messeinrichtungen entwickelt und zertifiziert werden. Im Anschluss können die Gesamtsysteme bestehend aus Messeinrichtung und Ladesäule zertifiziert werden. Erste Messeinrichtungen befinden sich derzeit im Zertifizierungsprozess und die Zertifizierung der Gesamtsysteme wird vorbereitet. Um den Aufbau öffentlich zugänglicher MCS-Ladepunkte und den Hochlauf von E-Lkw im Fernverkehr in Deutschland nicht zu verzögern, sollten pragmatische Übergangsfristen vorgesehen werden, bis alle genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Hierzu ist ein Prozess wie er bei der Einführung von HPC-Ladepunkten im Pkw-Bereich bereits erfolgreich umgesetzt wurde, geeignet. Im Rahmen der Vereinbarung zu den Übergangsfristen müssen Ladesäulenbetreiber und Behörden festlegen, bis wann eichrechtskonforme MCS-Ladepunkte aufgebaut werden können bzw. eine Nachrüstung des Bestands erfolgen kann.

Zur praktischen Anwendung der Prüfmittel hat der BDEW gemeinsam mit dem Verband der Elektro- und Digitalindustrie (ZVEI) ein Positionspapier zur [praxistauglichen Ausgestaltung des Eichrechts](#) veröffentlicht. In diesem werden die Landeseichbehörden zur Bereitstellung der Prüfmittel aufgefordert, da die dezentrale Beschaffung volkswirtschaftlich ineffizient ist. Zudem wird die Schaffung bundesweit einheitlicher Prüfmittelspezifikationen adressiert. Bei der Ausgestaltung des Eichrechts sollte darauf geachtet werden, dass durch die Umsetzung die

Ladepreise nicht erhöht werden. Neben der Beschaffung hochpreisiger Messeinrichtungen entstehen Kosten durch Nacheichungen. Da der Betrieb von E-Lkw-Flotten preissensitiv ist, sollten nur zwingend notwendige Nacheichungen angefordert werden. Hierzu fordert der BDEW mit dem ZVEI nach Ablauf der regulären achtjährigen Eichfrist anstelle der routinemäßigen „Nacheichung“ die Einführung eines Stichprobenverfahrens, um den Prüfaufwand zu reduzieren. Durch vorgeschriebene erneute Eichungen nach Kabeltausch, Wartungen und Kabeldiebstahl ist eine große Zahl an Nacheichungen nötig. Im Falle von Kabeltausch, welcher häufig durch Kabeldiebstahl und Vandalismus verursacht wird, sollte von einer erneuten Eichung abgesehen werden, da die Messrichtigkeit weiterhin gewährleistet wird.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass die Prüfmittel auch für MCS-Systeme durch die Landeseichbehörden bereitgestellt werden.
- dass pragmatische Übergangsfristen für den Betrieb eichrechtskonformer MCS-Ladepunkte gewährt werden.
- dass bei Nacheichungen mit Augenmaß vorgegangen wird. Entsprechende Anordnungen sollten im Falle von Kabelklau oder sonstigem Vandalismus unterlassen werden.

Die revidierte Measuring Instruments Directive (MiD) ohne nationale Sonderwege umsetzen

Die anstehende nationale Umsetzung der revidierten MiD bietet die Chance, die derzeitigen Hürden für einen europäischen Markt für Ladehardware abzubauen. Die deutschen Vorgaben führen dazu, dass gesonderte Hardware, die komplexer und lediglich auf dem deutschen Markt einsetzbar ist, entwickelt werden muss. Darüber hinaus sieht die MiD bei bestimmten Instandsetzungen, wie etwa dem Austausch eines Ladekabels, keine erneute Eichung vor. Die Vorgaben aus der MiD sollten zügig 1:1 ins deutsche Recht überführt werden. Insbesondere die Regelung zum Kabeltausch sollte so rasch wie möglich im deutschen Recht verankert werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass die europäischen Vorgaben aus der MiD zügig 1:1 in deutsches Recht umgesetzt werden.

3.6 Branchenaktivitäten für den Ausbau des Ladeangebots

Die marktwirtschaftliche Skalierung des Lkw-Ladeangebots erfordert ebenfalls brancheninterne Lösungen. Das betrifft die Ausgestaltung von Reservierungs- und Buchungssystemen sowie die Festlegung technischer Standards zur Kommunikation sowie zur standardisierten Bereitstellung von Fahrzeugdaten. Um dabei technische Entwicklungen zu ermöglichen, sollte der Staat auf Eingriffe und technische Vorfestlegungen verzichten.

Reservierungs- und Buchungssysteme

Mit zunehmendem Fahrzeughochlauf und steigender Auslastung einzelner Ladeparks gewinnt die Vorabreservierung und -buchung von Lkw-Ladepunkten an Bedeutung. Auf der Langstrecke ist der Ladevorgang eng mit den vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verknüpft. Entsprechend muss sichergestellt sein, dass zum geplanten Zeitpunkt und am vorgesehenen Ort ein Ladepunkt für den E-Lkw verfügbar ist. Dabei müssen verschiedene Aspekte praktisch geregelt werden. Zum einen betrifft dies die Informationsübertragung, zum anderen die praktische Durchsetzung der Reservierung. Neben der physischen Durchsetzung etwa durch Schranken und Pforten ist die technische Blockierung des Ladevorgangs ebenfalls denkbar. Auf vertraglicher Ebene bedarf es Regelungen für die Bepreisung von Reservierungen, sowie zu möglichen Pönalen bei Nichterscheinen oder deutlichen Verspätungen. Zu klären ist zudem, wie weit im Voraus und in welchem Umfang Reservierungen möglich sind.

Offene Standards

Grundsätzlich sollten marktgetrieben die besten Lösungen für technische Standards gefunden werden. Standardisierungsbestrebungen sind zu unterstützen. Hierbei ist auf die Offenheit dieser Standards hinzuwirken. Im Rahmen des Kommunikationsstandards OCPI 2.3 stellt die Erweiterung um das "Buchungsmodul" einen Standardisierungserfolg dar. Über diese marktgetriebenen Initiativen hinaus ist ein regulatorischer Eingriff in Form der Festlegung von Spezifikationen nicht nötig.

Standardisierte Bereitstellung von Fahrzeugdaten

Die Umsetzung dynamischer Reservierungen erfordert den Zugriff auf Fahrzeugdaten. In ersten Angeboten erfolgt die Reservierung noch statisch, etwa durch Disponenten. Mit zunehmender Auslastung wird das System durch dynamische Reservierungen auf Basis von Echtzeitinformationen, insbesondere zur erwarteten Ankunfts- und Abfahrtszeit, abgelöst werden. Gleichzeitig gewinnen Fahrzeuginformationen für das Energiemanagement von Ladeparks z. B. zur Vermeidung von Lastspitzen und für die Umsetzung dynamischer Tarife, an Bedeutung. Von Interesse sind u. a. Informationen zur maximalen Ladeleistung, zum Energiebedarf und zur zeitlichen Flexibilität. Zur Umsetzung dynamischer Reservierungen und für ein intelligentes Energiemanagement der Ladeparks ist die automatisierte Bereitstellung von Fahrzeugdaten notwendig. Daher bedarf es der Schaffung einer standardisierten Schnittstelle, über welche die Datenbereitstellung erfolgen kann.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass von regulatorischen Eingriffen zur staatlichen Festlegung technischer Standards abgesehen wird.

4 Depotladen

Für den Hochlauf des E-Lkw-Lademarktes ist das Depotladen von großer Bedeutung, da dieses einen sicheren Zugriff auf Ladepunkte und häufig günstige Kosten ermöglicht. Durch eine Bereitstellung des eigenen Depots für Dritte können mehr öffentlich verfügbare E-Lkw-Ladepunkte und Kooperationen in der Logistikbranche entstehen. Die rechtliche Klarstellung, dass Depotladepunkte auch von Dritten genutzt werden können sowie die Möglichkeit THG-Quoten an geteilten Ladepunkten zu generieren, sind daher Hebel, die zum Erfolg des Depotladens beitragen.

4.1 „Geteiltes“ Depotladepunkte

Das Laden auf dem eigenen Depot ist aufgrund der exklusiven Verfügbarkeit und vergleichsweise günstiger Stromkosten zentral für den Umstieg von Logistikern auf E-Lkw. Investitionen in die Ladehardware, Netzanschlusserweiterungen und in Batteriespeicher sind jedoch mit hohen Kosten verbunden. Dabei zeigen langfristige Gesamtkostenbetrachtung (TCO), dass sich die Investitionen, insbesondere in Verbindung mit eigener PV-Erzeugung, heute bereits rechnen. Um die Amortisationsdauer zu reduzieren, kann die zeitweise Öffnung der eigenen Depotladepunkte eine geeignete Maßnahme sein. Die Öffnung kann einen definierten Nutzerkreis beschränkt sein oder uneingeschränkt erfolgen.

„Geteiltes“ Depotladen an geförderten Ladepunkten ermöglichen

Bundesrichtlinien zur Förderung des Aufbaus von Depotladeinfrastruktur - wie sie aktuell vom Bundesverkehrsministerium in den Aufrufen A (für Kleine und Mittlere Unternehmen) und B (für Großunternehmen) der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für E-Lkw veröffentlicht wurden - ermöglichen „geteiltes“ Depotladen nur in einem engen Rahmen. Hierzu schreibt die Förderrichtlinie vor, dass die Ladepunkte nur einer „begrenzten, bestimmten Gruppe Dritter“ zur Verfügung gestellt werden dürfen³. Eine zeitweise Öffnung der eigenen Depotladepunkte für einen nicht begrenzten externen Nutzerkreis ist nicht mit der Förderrichtlinie vereinbar. Bereits im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 ist adressiert, dass die bestehenden europäischen

³ Siehe [Förderbedingungen zur Förderung nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge für KMU](#)

beihilferechtlichen Regelungen in Art. 36a Abs. 8 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) dahingehend klargestellt werden, dass die Nutzung geförderter nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur durch Dritte ausdrücklich zulässig ist. Darüber hinaus sollte über die AFIR FAQs klargestellt werden, dass Depotladepunkte auch von Dritten genutzt werden dürfen. Eine Öffnung, die auf bestimmte Zeitfenster beschränkt ist, sollte dabei explizit möglich sein. Mit der Öffnungsmöglichkeit von Depotladepunkten könnten wichtige zusätzliche öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung gestellt werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass über die AFIR FAQs klargestellt wird, dass Depotladepunkte von Dritten genutzt werden dürfen.

4.2 Generierung von THG-Quoten an geteilten Ladepunkten

Über das Instrument der THG-Quote können Ladepunktbetreiber und E-Fahrzeughalter (Pkw, Lkw, Busse, etc.) Zertifikate generieren, die zusätzliche Erlöse einbringen. Ladepunktbetreiber erhalten jedoch ausschließlich für Strom, der an öffentlich zugänglichen Ladepunkten verladen wird, Zertifikate. Öffentliche Zugänglichkeit bedeutet hier eine uneingeschränkte Zugänglichkeit 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, über das ganze Jahr. Dies trifft auf geteilte Depotladepunkte in der Regel nicht zu, womit eine Anrechnung im Zuge des THG-Quotenhandels nicht möglich ist. Die Regelung sollte so angepasst werden, dass jegliche Strommengen, deren Abrechnung ordnungsgemäß erfolgt ist, zur Generierung von THG-Quoten anerkannt werden, wenn diese an Dritte abgegeben werden.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass für den gesamten Strom, welcher in einem Depot ordnungsgemäß an Dritte verkauft wird, Zertifikate aus der THG-Quote generiert werden können.

4.3 Gezielte Förderung von Netzanschlüssen - das KsNI-Programm verstetigen

Lademöglichkeiten für E-Lkws erfordern hohe Netzanschlussleistungen, was einer frühen verbindlichen Beauftragung bedarf. Flächeneigentümer wie Autohöfe gehen somit in die Beauftragung, bevor die Auslastung des Standorts gesichert ist, und damit tragen sie erhebliche Planungs- und Kostenrisiken. Hier leistete das KsNI-Förderprogramm einen wichtigen Beitrag, indem es neben Ladepunkten ebenfalls den Netzanschluss bzw. dessen Erweiterung förderte. Das schaffte einen finanziellen Anreiz, Netzanschlüsse frühzeitig zu beantragen und zu beauftragen.

Entsprechend fordert der BDEW:

- dass das KsNI-Programm verstetigt wird, damit Netzanschlüsse frühzeitig beauftragt werden.

5 Flankierende Maßnahmen zur Optimierung des Betriebs von E-Lkw

Für einen reibungslosen Betrieb von E-Lkw-Flotten bedarf es einer Klarstellung bezüglich der Definition der Lenk- und Ruhezeiten. Diese ermöglicht eine deutliche Optimierung der Ladevorgänge. Zudem sollte die Sonntagsfahrerlaubnis für E-Lkw in Erwägung gezogen werden.

5.1 Lenk- und Ruhezeiten: Rechtssichere Ladevorgänge ermöglichen

Das Geschäft der Logistikbranche erfordert, dass die Ladevorgänge insbesondere auf Langstrecken genau mit den Lenk- und Ruhezeiten abgestimmt sind (siehe Kapitel 3.6). Für die Wirtschaftlichkeit des Betriebs ist das von hoher Relevanz. Bereits unumstritten ist, dass Ladevorgänge als Teil der Lenk- und Ruhezeit angesehen werden. Klarstellungsbedarf besteht jedoch beim Umparken und Abkoppeln des Fahrzeugs. Wenn dieses auf dem Autohof oder im Depot minimal zwischen Ladepunkt und Parkplatz bewegt wird, steht das im Konflikt mit der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Umparken und Abkoppeln sollten rechtssicher möglich sein, solange es sich um klar begrenzte Strecken auf einem Autohof, Rastplatz oder im Depot handelt. Umparken ist nach Beenden des Ladevorgangs nötig, damit der Ladepunkt dem nächsten Fahrzeug zur Verfügung steht. Das Abkoppeln der Lkws ermöglicht die Nutzung von Pkw-Schnelldeparks, womit die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten deutlich steigt.

Entsprechend fordert der BDEW:

- rechtlich klarzustellen, dass umparken und abkoppeln innerhalb der Lenk- und Ruhezeiten, solange es sich um klar begrenzte Strecken auf einem Autohof, Rastplatz oder Depot handelt, möglich ist.

5.2 Sonntagsfahrerlaubnis

Als weiteren Anreiz für einen schnellen Fahrzeughochlauf an E-Lkws sollten diese eine Sonntagsfahrerlaubnis erhalten.

5.3 Lärmschutz

Elektrische schwere Nutzfahrzeuge verursachen deutlich weniger Geräusche als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dementsprechend sollten die Lärmschutzvorgaben bezüglich der Lieferzeiten für Auslieferungen, die mit elektrischen schweren Nutzfahrzeugen stattfinden geprüft werden.

