

Schnelllade-Offensive für den Schwerlastverkehr

1. Einführung der Kategorie Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen in Baunutzungsverordnung

Definition der Kategorie Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen in der Baunutzungsverordnung und Aufnahme „als zulässig“ für Mischgebiete, urbane Gebiete, Kerngebiete, Gewerbegebiete, Industriegebiete und Sondergebiete sowie sonstige Sondergebiete.

Formulierungsvorschlag:

1. Nach § 1 Absatz 9 wird folgender Absatz 10 eingefügt:

(10) Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen im Sinne dieser Verordnung umfasst bauliche Anlagen zur Versorgung elektrisch betriebener Fahrzeuge mit Energie einschließlich der hierfür erforderlichen Nebenanlagen wie Transformatoren, Anlagen zur Speicherung elektrischer Energie, Steuerungseinheiten sowie bauliche Einrichtungen zur Netzstabilisierung und -anbindung. Diese Anlagen gelten als eigenständige Nutzungsart im Sinne dieser Verordnung.

2. In § 1 Absatz 5 wird folgender neuer Buchstabe h eingefügt:

h) Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen

3. In § 1 Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

In Mischgebieten (§ 6), Urbanen Gebieten (§ 6a), Kerngebieten (§ 7), Gewerbegebieten (§ 8), Industriegebieten (§ 9) sowie in Sondergebieten (§ 11 und § 11a) ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen allgemein zulässig.

Begründung (nicht Teil der Verordnung):

Die Aufnahme einer eigenständigen Nutzungsart „Ladeinfrastruktur mit technisch notwendigen Nebenanlagen“ dient der planungsrechtlichen Klarstellung und der Förderung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur zur Unterstützung der Verkehrswende. Die Allgemeine Zulässigkeit in ausgewählten Baugebieten soll Genehmigungsprozesse vereinfachen und Rechtssicherheit für Vorhabenträger schaffen.

2. Vorranggebiete für Lkw-Ladeinfrastruktur (analog zu Wind-an-Land-Gesetz)

Formulierungsvorschlag:

“Die Länder sind verpflichtet, Flächenanteile für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auszuweisen. Dabei sind vorrangig Flächen entlang von Autobahnen, Bundesstraßen und in Gewerbegebieten zu nutzen. Die Flächenfestlegung erfolgt innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes.”

Begründung:

Ähnlich wie beim Wind-an-Land-Gesetz würde eine verpflichtende Flächenausweisung den Ausbau deutlich beschleunigen. Kommunen und Bundesländer müssten geeignete Standorte identifizieren und für Ladeinfrastruktur vorsehen.

3. Beschleunigtes Planungs- und Genehmigungsverfahren für Ladehubs (analog §6 Wind-an-Land-Gesetz)

Formulierungsvorschlag:

“Genehmigungsverfahren für Ladeparks mit einer Anschlussleistung über 1 MW für Elektro-Lkw sind innerhalb von sechs Monaten abzuschließen. Hierfür gelten vereinfachte Antragsverfahren, insbesondere eine weitgehende Entbindung von Umweltverträglichkeitsprüfungen, sofern keine Schutzgebiete betroffen sind.”

Begründung:

Ladehubs für E-Lkw haben keine signifikanten Umweltfolgen wie Windparks oder Industrieanlagen. Daher sollte das Genehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden.

4. Vorrangiger Netzausbau für Lkw-Ladeinfrastruktur (analog zu §8 EEG 2023 – Netzanschluss)

Formulierungsvorschlag:

“Netzbetreiber sind verpflichtet, Anträge auf Netzanschluss für Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge vorrangig zu behandeln und innerhalb von sechs Monaten umzusetzen. Die Netzanschlusskosten für Schnellladestationen mit über 1 MW Anschlussleistung werden zu 50 % durch einen Infrastrukturförderfonds getragen.”

Begründung:

Netzanschlüsse sind oft ein Flaschenhals für Ladeparks. Eine gesetzliche Priorisierung und eine finanzielle Unterstützung für Netzanschlusskosten könnten den Ausbau deutlich beschleunigen.

5. Bevorrechtigung von Lkw-Ladeinfrastruktur im Bauplanungsrecht (analog zu Privilegierung von Erneuerbaren im BauGB, §35 BauGB)

Formulierungsvorschlag:

“Der Bau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge wird als privilegiertes Vorhaben im Sinne des §35 BauGB eingestuft. Damit ist die Errichtung von Lkw-Ladeparks in Außenbereichen erleichtert, sofern keine erheblichen öffentlichen Interessen entgegenstehen.”

Begründung:

Damit könnte Ladeinfrastruktur auch außerhalb von Gewerbegebieten oder bestehenden Rastplätzen schneller realisiert werden, ähnlich wie es für Windkraftanlagen vorgesehen ist.