Bundesministerium
für Verkehr

Pressemitteilung

Nummer 109/2026 vom 19. November 2026

Kontakt:
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel. +49 30 18 300-7200

presse@bmv.bund.de

Besuchen Sie uns auf:

www.bmv.de
x.com/bmv
bmv.de/linkedin
instagram.com/bmv
youtube.com/bmv
facebook.com/bmv.bund
bluesky/bmv

Bilger: Ausschreibung für Lkw-Ladeinfrastruktur an bewirtschafteten Rastanlagen startet

Die Ausschreibung für Ladeinfrastruktur an bewirtschafteten Rastanlagen wird heute durch die Autobahn GmbH des Bundes mit einem Teilnahmewettbewerb gestartet. Damit geht dieses für die Transformation der Transportwirtschaft wichtige Infrastrukturprojekt in die nächste Phase. Auf der **4. BMV-Fachkonferenz klimafreundliche Nutzfahrzeuge** in Berlin stehen zudem die Ergebnisse der diesjährigen Cleanroom-Gespräche und zahlreiche Praxisimpulse im Fokus.

Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Nutzfahrzeugindustrie, Logistik, Verbänden und Forschung diskutieren heute auf der 4. BMV-Fachkonferenz klimafreundliche Nutzfahrzeuge in Berlin Perspektiven, Rahmenbedingungen und Maßnahmen für den Hochlauf klimafreundlicher Nutzfahrzeuge in Deutschland und Europa.

Start der Ausschreibung: Ladeinfrastruktur an bewirtschafteten Rastanlagen

Mit dem Lkw-Schnellladenetz an Autobahnen schafft der Bund eine leistungsfähige Grundversorgung entlang der Hauptachsen des Güterverkehrs. Heute startet die Ausschreibung für 227 bewirtschaftete Rastanlagen: Die Autobahn GmbH vergibt im Auftrag des Bundes die Aufträge für die Planung, Errichtung und den Betrieb von Lkw-Schnellladeinfrastruktur in fünf Losen im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs – jedes Los umfasst größere und kleinere Standorte an bewirtschafteten Rastanlagen. Der Zuschnitt der Lose gewährleistet eine ausgewogene Verteilung der E-Lkw-Schnellladeinfrastruktur im gesamten Bundesgebiet. Die Zuschläge für die 124 Standorte an den unbewirtschafteten Rastplätzen wurden bereits im Sommer erteilt und sind nun in der Umsetzungsphase.

Bundesverkehrsminister Steffen Bilger: „Die Anzahl klimafreundlicher Nutzfahrzeuge wächst, die Branche setzt den Umstieg entschlossen um. Wir gestalten die nötigen Rahmenbedingungen: Mit der Verlängerung der Mautbefreiung und der Novellierung des THG-Quotenhandels setzen wir langfristige Anreize für den Umstieg auf klimafreundliche Nutzfahrzeuge. Den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für E-Lkw auf Rastanlagen entlang der Autobahnen, in Depots, in Gewerbegebieten, an Autohöfen und an Orten des Güterumschlags unterstützen wir in den nächsten Jahren mit mehreren Milliarden Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds. So bringt das BMV die Transformation des Straßengüterverkehrs voran und mehr Klimaschutz auf die Straße. Außerdem treiben wir mit der Förderung für den Aufbau von Wasserstoff-Tankinfrastruktur an den Hauptachsen den Hochlauf einer weiteren zukunftsfähigen Technologie auf dem Weg zu einem klimafreundlichen Straßengüterverkehr weiter voran."

Dr. Michael Güntner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autobahn GmbH: „Bewirtschaftete Rastanlagen sind wichtige Anlaufpunkte für den schweren Güterverkehr auf unseren Autobahnen. Beim Aufbau der Lkw-Schnellladeinfrastruktur kommt es deshalb nicht nur auf die Einrichtung der Ladeeinrichtungen an, sondern auch auf einen zuverlässigen Betrieb im Alltag. Dabei müssen wir die unterschiedlichen baulichen und betrieblichen Voraussetzungen an den Rastanlagen berücksichtigen. Mit der Ausschreibung schaffen wir die Grundlage, den Ausbau gezielt voranzubringen und verlässliche Lademöglichkeiten für den Güterverkehr zu schaffen."

Dagmar Fehler, CEO und Sprecherin der NOW GmbH: „Klimafreundliche schwere Nutzfahrzeuge sind ausgereift und im Alltagseinsatz bewährt. Die Frage ist nicht mehr, ob, sondern wann sie die alten Dieselantriebe ersetzen. Die Cleanroom-Berichte der Jahre 2022, 2024 und 2026 machen die großen Entwicklungssprünge deutlich: Nach Einschätzung der Hersteller wird der Batterie-Lkw bis 2030 bei einer Gesamtkostenbetrachtung in vielen Anwendungsfällen konkurrenzfähig mit dem Diesel-Lkw und löst diesen bis 2035 als dominierenden Antrieb ab. Entscheidend ist jetzt der zügige Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie verlässliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen, damit der Markthochlauf schneller vorankommt. Die NOW wertet den Austausch im Auftrag des BMV aus, damit Engpässe frühzeitig sichtbar werden und gemeinsam mit Bund und Industrie Lösungen entstehen können."

Cleanroom-Gespräche 2026:

Technologiewechsel kommt, Batterie-Lkw wird wirtschaftlichste Antriebsoption
Der „Cleanroom-Bericht“ des BMV enthält vor allem geplante Absatzzahlen der Hersteller in den kommenden Jahren sowie die dahinterliegenden strategischen Ausrichtungen. Er erscheint zum dritten Mal. Die diesjährigen Prognosen zeigen: Der Hochlauf emissionsfreier Lkw kommt, verläuft aber langsamer, als die Hersteller in der Befragung 2024 prognostiziert hatten. Nach Einschätzung der Hersteller wird der Batterie-Lkw 2035 rund 50 Prozent der Neuzulassungen in Deutschland erreichen und damit den Diesel-Lkw als dominierenden Antrieb ablösen. Brennstoffzelle, Wasserstoffverbrenner und Biogas ergänzen den Batterie-Lkw, der Serienstart wasserstoffbasierter Antriebe verschiebt sich demnach auf 2029 oder später. Die Wirtschaftlichkeit des E-Lkw ist heute schon unter bestimmten Rahmenbedingungen und bei entsprechender Laufleistung gegeben. Ein Großteil der Hersteller erwartet, dass der Batterie-Lkw bis 2030 für alle Anwendungsfälle die Gesamtkostenparität mit dem Diesel-Lkw erreichen kann. Als zentrale Voraussetzung nennen die Hersteller den zügigen Ausbau der öffentlichen Lade- und Tankinfrastruktur sowie Unterstützung beim Aufbau von Depot-Ladeinfrastruktur. Zugleich nehmen die europäischen Hersteller die Wettbewerber aus China sehr ernst und fordern gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Impulse aus der Praxis
Beispiele aus der Praxis zeigen auf der Konferenz, wie heute der Umstieg auf E-Lkw wirtschaftlich umsetzbar ist. Logistikunternehmen, Hersteller und Energieversorger berichten, wie der Einstieg in klimafreundliche Nutzfahrzeuge gelingt, wie Energie zu einem neuen Geschäftsfeld für Logistikunternehmen werden kann und wie Verlader Ladeinfrastruktur für ihre Transportdienstleister schaffen. Zudem geht es um flexible Netzanschlussverträge für den Infrastrukturaufbau und um die Frage, wie durch Vernetzung von Ladeinfrastruktur im Depot für die Branche zusätzliche Lademöglichkeiten neben der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Die Erprobungsprojekte Hola und BELLE berichten über aktuelle Erkenntnisse aus dem Praxistest. Zur Wasserstoff-Tankinfrastruktur für Lkw ziehen das BMV und die Teilnehmenden Bilanz aus der Förderung.

UmstiegsCHECK: Rechnet sich der Umstieg auf E-Lkw?
Mit dem UmstiegsCHECK stellt die Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur Unternehmen der Transportwirtschaft einen kostenfreien, digitalen Rechner zur Verfügung, der ermöglicht, mit eigenen Zahlen oder branchenüblichen Richtwerten ermitteln zu lassen, ab wann sich der

Umstieg auf E-Lkw rechnet und welche Faktoren den Unterschied machen. Für das Laden am Betriebshof ermittelt der Check eine Einschätzung zum Leistungsbedarf und zu den voraussichtlichen Investitionskosten. Der UmstiegsCHECK wurde im Austausch mit der Logistikbranche entwickelt.

Weitere Informationen

- Ausschreibung „Ladeinfrastruktur an bewirtschafteten Rastplätzen“ https://vergabe.autobahn.de/NetServer/PublicationControllerServlet?function=Detail&TOID=54321-NetTender-1a1f406e50b-16d6484c5e5ac6b9&Category=InvitationToTender

- Lkw-Cleanroom-Bericht 2026 „Marktentwicklung klimafreundlicher Technologien im schweren Straßengüterverkehr“

- UmstiegsCHECK der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur