

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Schnellladegesetz

Die erneut hohen Neuzulassungszahlen im Bereich der Elektromobilität vom Februar 2021 mit 18 278 neu zugelassenen reinen Elektroautos und 21 879 neu zugelassenen Plug-in-Hybriden in Deutschland zeigen, dass die Elektromobilität weiter wächst. Das Laden von Elektroautos spielt somit immer mehr eine wichtige Rolle.

Ein wesentliches Element ist dabei nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller der vorausschauend den Markt vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dieser muss angesichts der prognostizierten Fahrzeugzahlen rasch erfolgen. Die Kaufentscheidung für ein reines Batterieelektrofahrzeug hängt in vielen Fällen vom Vorhandensein der entsprechenden Ladeinfrastruktur ab.

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist die bisherige Ladeinfrastruktur nicht für die künftigen Mobilitätsbedarfe und Anforderungen ausgelegt. So ist erkennbar, dass einige Regionen mit Ladeinfrastruktur besser ausgestattet sind und in anderen Regionen kein einziger öffentlicher Ladepunkt zu finden ist. Die Elektromobilität benötigt eine flächendeckende, verlässliche und funktionale Ladeinfrastruktur.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sieht die aktuelle topographische Verteilung der öffentlichen Ladeinfrastruktur aus (bitte in Normalladepunkte AC und Schnellladepunkte DC sowie die Anzahl der jeweiligen Ladepunkte mit der geographischen Verortung auflisten)?
2. Wie viele Schnellladepunkte sind in Deutschland öffentlich zugänglich, welche eine Ladeleistung größer als 150 kW haben, und wo sind diese geographisch verortet?
3. Wie viele Schnellladepunkte sind öffentlich zugänglich, welche eine Ladeleistung größer als 22 kW haben und keine Gleichstromladepunkte (DC) sind?
4. Wie viel Prozent der öffentlich zugänglichen DC-Schnellladepunkte größer als 22 kW sind nicht mit dem Typ Combo 2 (CCS2-Combined Charging System) nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015 ausgestattet?
5. Welchen Bedarf an Schnellladepunkten sieht die Bundesregierung flächendeckend bezogen auf 10 Millionen Elektrofahrzeuge?

6. Wie viele Elektrofahrzeuge sind in Deutschland zugelassen, welche schnellladefähig sind?
Wie viele dieser Fahrzeuge sind schnellladefähig mit einer Ladeleistung größer-gleich 150 kW?
7. Wie viele Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge sind in Deutschland zugelassen, welche schnellladefähig sind?
Wie viele dieser Fahrzeuge sind schnellladefähig mit einer Ladeleistung größer-gleich 150 kW?
8. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung, dass eine flächendeckende, verlässliche und funktionale Schnellladeinfrastruktur gewährleistet werden kann?
9. Wieso werden im Schnellladegesetz (SchnellLG) Einschränkungen auf Fahrzeugklassen getroffen und nicht im Allgemeinen auf Elektromobile verwiesen, welche schnellladefähig sind?
10. Wie definiert die Bundesregierung die im SchnellLG bezeichneten 150 kW Ladeleistung?
11. Wie viele Schnellladepunkte sind derzeit öffentlich zugänglich und als Parkplatz ausgewiesen, welche keine Möglichkeit zum Rangieren, Wenden oder Durchfahren haben?
12. Wie viele Drive-through-Ladeplätze (Ladepunkte) sind derzeit verfügbar?
13. Wie viele Lose sollen die über das SchnellLG geplanten Ausschreibungen haben, und welchen Umfang haben diese?
14. Warum regelt das SchnellLG den Ausbau und den Betrieb von Ladepunkten?

Berlin, den 23. März 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion