

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Cem Özdemir, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aufbau und Nutzung der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Mit der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur gelingt es der Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller derzeit nicht, den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Der erste Förderaufruf hat zu einer sehr unterschiedlichen Verteilung der bewilligten Ladesäulen auf die Bundesländer geführt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/986). Unklar ist, ob sich diese Problemlage mit dem zweiten Förderaufruf fortgesetzt hat und im kommenden dritten Förderaufruf durch Anpassungen der Förderbedingungen behoben werden soll. Darüber hinaus erhalten kommunale Akteure über eine weitere Förderrichtlinie Zuwendungen für die Errichtung der für eigene Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur. Nunmehr wurde die bereits seit längerer Zeit bestehende Förderung in das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017–2020“ eingebettet. Die Fragesteller möchten wissen, inwiefern diese Förderung seither in Anspruch genommen wurde.

Um Mietern und Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern rechtliche Möglichkeiten zu geben, um den Einbau von Lademöglichkeiten an den Hausparkplätzen leichter durchzusetzen, hat der Bundesrat bereits im September 2016 einen entsprechenden Gesetzentwurf beschlossen (vgl. Bundesratsdrucksache 340/16 (Beschluss)). Die Bundesregierung hat angekündigt, einen eigenen Gesetzentwurf vorzulegen (vgl. Anlage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/10256), doch diese Ankündigung hat sie bislang nicht umgesetzt. Dadurch hemmt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller den Hochlauf der Elektromobilität, weil Verbraucherinnen und Verbraucher mangels Ladepunkten an heimischen Stellplätzen auf den Kauf von Elektroautos verzichten könnten.

Hemmnisse für den weiteren Ausbau und die Nutzung der Ladeinfrastruktur bestehen auch im Bereich des Mess- und Eichrechts. An Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, kann beispielsweise keine Abrechnung nach Kilowattstunden erfolgen (vgl. [www.wiwo.de/unternehmen/auto/elektroautos-das-eichrecht-bremst-ladesaeulen-aus/22741264.html](http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/elektroautos-das-eichrecht-bremst-ladesaeulen-aus/22741264.html)). Die Vielzahl unterschiedlicher Bezahlungsmöglichkeiten, beispielsweise die in der Ladesäulenverordnung genannten Optionen für das sogenannte Ad-hoc-Laden, kann wiederum einer einfachen Bedienbarkeit im Wege stehen. Die Fragesteller möchten wissen, wie die Bundesregierung diese Problemlage einschätzt und lösen möchte.

Wir fragen die Bundesregierung:

Status quo der Ladeinfrastruktur

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb und wie viele waren es in den vergangenen fünf Jahren jeweils (bitte für jedes Bundesland nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten sowie nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie viele Ladepunkte sind derzeit an Standorten von Bundesministerien oder nachgeordneter Behörden in Betrieb (bitte nach Standorten unter Angabe der Zugehörigkeit zum jeweiligen Bundesressorts sowie nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
3. An wie viel Prozent der Normalladepunkte einerseits und Schnellladepunkte andererseits lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die unterschiedlichen Anschlusstypen jeweils nutzen (bitte für Normal- und Schnellladepunkte jeweils nach Anschlusstypen aufschlüsseln)?
4. Wie verteilen sich die Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung prozentual auf unterschiedliche Betreiberarten (bitte aufschlüsseln nach Betreibern der öffentlichen Hand, Energieunternehmen, Automobilherstellern und sonstigen Betreibern bzw. hilfsweise anderweitig aufgeschlüsselt)?
5. Wie viele Ladepunkte wurden seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV) gemäß § 6 Absatz 1 LSV bislang überprüft (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten)?
6. Bei wie vielen Ladepunkten wurde seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV) der Betrieb gemäß § 6 Absatz 2 LSV untersagt (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten)?
7. An wie viel Prozent der Ladepunkte, die den Vorgaben der Ladesäulenverordnung in seiner derzeitigen Fassung unterliegen, ist das punktuelle Laden ohne direkte Gegenleistung, gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems jeweils möglich (bitte nach den vier genannten Möglichkeiten aufschlüsseln)?
8. Auf welche Weise möchte die Bundesregierung „die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU) und wann wird sie entsprechende Vorschläge zur Umsetzung vorlegen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals)?
9. Ist die Zielsetzung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, SPD und CSU, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“ so zu verstehen, dass diese zusätzlich zu den von der Bundesregierung bisher als Bedarf genannten 43 000 Ladepunkten (36 000 Normalladepunkte und 7 000 Schnellladepunkte, vgl. Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, S. 25) verfügbar gemacht werden sollen, sodass sich eine Gesamtzahl von 143 000 Ladepunkten im Jahr 2020 ergäbe, und wenn nein, auf welche Grundgesamtheit bezieht sich das Wort „zusätzlich“ in diesem Zusammenhang?
10. Handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei diesen 100 000 Ladepunkten um öffentliche Ladepunkte und wenn nein, wie verteilt sich diese Anzahl auf öffentliche und nicht-öffentliche Ladepunkte?

11. Auf welche Weise dürfen Betreiber von Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, derzeit den abgegebenen Ladestrom abrechnen (z. B. kostenlose Abgabe, „Session fees“ o. ä.) (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen aufschlüsseln)?
12. Auf welche Weise dürfen Betreiber von Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, den abgegebenen Ladestrom nach Maßgabe der Preisangabenverordnung künftig abrechnen (bitte unter Nennung der Übergangsregelungen der Preisangabenverordnung und bitte aufschlüsseln nach vertragsgebundenem Laden und Ad-hoc-Laden sowie nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen)?
13. Wie viele Anträge auf Erteilung einer Baumusterprüfbescheinigung im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen liegen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie derzeit vor (bitte aufschlüsseln nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen) und bis wann soll jeweils eine Entscheidung über die Anträge getroffen werden?
14. Wie viele Baumusterprüfbescheinigungen im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen wurden bereits von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt erteilt (bitte aufschlüsseln nach Gleichstrom- und Wechselstromladesäulen und unter Angabe des jeweiligen Antrags)?
15. Wie viel Zeit vergeht durchschnittlich zwischen der Antragstellung und der Entscheidung über die Erteilung einer Baumusterprüfbescheinigung im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt?
16. Dürfen auch weitere Konformitätsbewertungsstellen eine finale Baumusterprüfbescheinigung erstellen und wenn ja, wie viele Anträge im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen liegen bei diesen Stellen (z.B. VDE-Prüfinstitut, CSA Group) nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit vor und wie viele Baumusterprüfbescheinigungen wurden bereits erteilt?
17. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass das Fehlen der VDE-Anwendungsregel „Einheitliche Anforderungen für eichrechtskonforme Ladeeinrichtungen“ bis zum 29. Juni 2018 (vgl. [www.dke.de/de/news/2018/eichrechtskonformes-laden-von-elektrofahrzeugen](http://www.dke.de/de/news/2018/eichrechtskonformes-laden-von-elektrofahrzeugen)) die Entwicklung von eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen zuvor gehemmt hatte?
18. Inwiefern ist der durch den Bund-Länder-Beschluss vom 8. November 2017 erlaubte Einbau von Wechselstrommessgeräten in Gleichstromladeeinrichtungen ([www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/now\\_hinweis-eichrecht\\_dc.pdf](http://www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/now_hinweis-eichrecht_dc.pdf)) nach Einschätzung der Bundesregierung vereinbar mit dem Zeitrahmen zur Erteilung von Prüfbescheinigungen für eichrechtskonforme Gleichstrom-Messgeräte?
19. Welche Aufträge (z.B. Studien, Gutachten oder andere Dienstleistungen) hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren vergeben, die das Thema der Eichrechtskonformität im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen zum Gegenstand hatten (bitte aufschlüsseln nach Auftragsvolumen, Laufzeit und Auftragnehmern)?

## Kumulierte Ergebnisse der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

20. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bislang insgesamt Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
21. Wie viele der Ladepunkte, für die im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bislang insgesamt Zuwendungen bewilligt wurden, wurden bereits in Betrieb genommen (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
22. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung (vgl. Berichtspflichten in der Förderrichtlinie) im Durchschnitt täglich störungsbedingt nicht in Betrieb und wie stellt die Bundesregierung im Rahmen der Förderrichtlinie sicher, dass die Ausfallzeiten so kurz wie möglich ausfallen?

## Ergebnisse des zweiten Aufrufs der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

23. Wie viel Prozent der Anträge im Rahmen des zweiten Förderaufrufs – bezogen auf die Zahl der Ladepunkte, für die Zuwendungen beantragt wurden – wurden bereits abgearbeitet und bis wann sollen die übrigen Anträge abgearbeitet sein?
24. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen des zweiten Aufrufs bislang Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
25. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bereits bewilligten Zuwendungen und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Antragsteller aufschlüsseln)?
26. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bereits bewilligten Zuwendungen und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?
27. Wie hoch fallen die geringsten bereits bewilligten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung in den einzelnen Bundesländer jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
28. Wie hoch fallen die geringsten bereits bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt in den einzelnen Bundesländer jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
29. Wie hoch fallen die höchsten bereits bewilligten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtladeleistung in den einzelnen Bundesländer jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
30. Wie hoch fallen die höchsten bereits bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt in den einzelnen Bundesländer jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
31. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die meisten Ladepunkte, für die im Rahmen des zweiten Aufrufs Zuwendungen bewilligt wurden, wenn alle bewilligten Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte aufschlüsseln nach Antragsteller und Anzahl der Ladepunkte, für die Zuwendungen bewilligt wurden)?

32. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen im Rahmen des zweiten Aufrufs, wenn alle bewilligten Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte aufschlüsseln nach Antragsteller und Höhe der bewilligten Zuwendungen)?
33. Wie hoch ist der Anteil von Kommunen, kommunaler Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen, an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller)?
34. Wie hoch ist der Anteil von Automobilherstellern an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller)?

#### Planung des dritten Aufrufs der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

35. Wann wird der dritte Förderaufruf erfolgen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals) bzw. ist noch im Jahr 2018 mit einem dritten Aufruf zu rechnen?
36. Welche Fördersummen für die Bezuschussung von Normalladepunkten und Schnellladepunkten wird der dritte Förderaufruf jeweils umfassen?
37. Wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits sollen mit dem dritten Förderaufruf bezuschusst werden?
38. Inwiefern wird der dritte Förderaufruf regionale Verteilungsvorgaben für Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits vorsehen, die genauer differenzieren als auf Ebene der Bundesländer (z. B. in Form von Verteilungsvorgaben auf Landkreisebene oder unterschiedliche Verteilungsvorgaben, die zwischen Groß-, Mittel-, Kleinstädten und Landgemeinden unterscheiden)?
39. Inwiefern werden sich die Förderhöchsätze im dritten Förderaufruf von den Werten im zweiten Förderaufruf unterscheiden?
40. Auf welchen Wert wird die maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller im dritten Förderaufruf begrenzt?
41. Inwiefern plant die Bundesregierung angesichts der Zusage im Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur entsprechend finanziell aufzustocken?

#### Ergebnisse der überarbeiteten Förderrichtlinie Elektromobilität für kommunale Akteure

42. Bei wie vielen Ladepunkten wurden seit der Überarbeitung der Förderrichtlinie Elektromobilität im Dezember 2017 Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt und wie hoch fallen die bewilligten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
43. Wie viele Ladepunkte, für deren Errichtung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden seither tatsächlich errichtet bzw. werden bereits genutzt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
44. Bei wie vielen Ladepunkten, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

45. Bei wie vielen Ladepunkten, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

#### Maßnahmen im Bereich der privaten Ladeinfrastruktur

46. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige und der künftige Anteil von Ladevorgängen, die am Wohnort bzw. im privaten Raum stattfinden?
47. Auf welche Weise wird die Bundesregierung „die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU) und inwiefern soll dabei insbesondere eine finanzielle Förderung erfolgen?
48. Inwiefern hat die Bundesregierung entsprechend der Ankündigungen in ihren Stellungnahmen zu Gesetzentwürfen des Bundesrates mit entsprechenden Arbeiten begonnen, um „zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts zur erleichterten Durchführung von baulichen Veränderungen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur und Barrierefreiheit [zu] unterbreiten“ (Stellungnahme der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/10256) und um zu erreichen, dass die „angekündigten Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts [...] nach Bildung einer neuen Bundesregierung von dieser geprüft“ (Stellungnahme der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/401) werden?
49. Welche Ergebnisse hatten die zuvor genannten Arbeiten bzw. wie ist der aktuelle Stand dieser Arbeiten?
50. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts zur Förderung der privaten Ladeinfrastruktur vorlegen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals) bzw. ist noch im Jahr 2018 mit einem Gesetzentwurf zu rechnen?
51. Welche Aufträge (z.B. Studien, Gutachten oder andere Dienstleistungen) hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren vergeben, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohneigentumsrecht stehen (bitte aufschlüsseln nach Auftragsvolumen, Laufzeit und Auftragnehmern)?
52. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Immobilienwirtschaft, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohneigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?
53. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohneigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?
54. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Umweltverbände, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohneigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?
55. Wer waren die genauen Adressaten des Schreibens zur Gründung einer Arbeitsgruppe, um Vorschläge zur Änderungen des Miet- und Wohneigentumsrechts im Sinne der Elektromobilität zu diskutieren (vgl. [www.golem.de/news/elektromobilitaet-regierung-bremst-bei-anspruch-auf-private-ladesaeulen-1807-135521.html](http://www.golem.de/news/elektromobilitaet-regierung-bremst-bei-anspruch-auf-private-ladesaeulen-1807-135521.html)) und welche weiteren Akteure sollen noch angefragt werden?

56. Welche Bundesministerien und weitere Bundesbehörden werden an der Arbeitsgruppe beteiligt und welche weiteren Akteure haben ihre Teilnahme bereits zugesagt?
57. Wann soll die Arbeitsgruppe erstmals tagen, wie viele Tagungen sind insgesamt vorgesehen und bis wann soll die Arbeitsgruppe ihre Arbeit voraussichtlich beenden?
58. Inwiefern hält die Bundesregierung die Vorgaben der neuen Richtlinie (EU) 2018/844 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden für den Einbau von Ladepunkten in neuen oder renovierten Nichtwohngebäuden (mindestens ein Ladepunkt und mindestens Lehrrohre für jeden fünften Stellplatz bei mehr als zehn Stellplätzen) sowie in neuen oder renovierten Wohngebäuden (Lehrrohre für jeden Stellplatz bei mehr als zehn Stellplätzen) hinsichtlich des künftigen Anteils elektrischer Fahrzeuge für angemessen?
59. Plant die Bundesregierung, die genannten Vorgaben der Richtlinie deutlich vor der vorgeschriebenen Frist am 10. März 2020 umzusetzen, um den Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur so früh wie möglich sicherzustellen?  
Wenn ja, wann will sie die Vorgaben umsetzen?  
Wenn nein, warum nicht?
60. In welcher Form wird die Bundesregierung die genannten Vorgaben der Richtlinie umsetzen und auf welche Weise wird sie über die Mindeststandards der Richtlinie hinausgehen, z.B. durch eine höhere Mindestanzahl von Ladepunkten, eine höhere Anzahl von Stellplätzen mit Lehrrohren oder eine Senkung der Schwellenwerte in Bezug auf die Anzahl der Parkplätze?
61. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Änderung des Baugesetzbuches, um Ladesäulen in den Festsetzungskatalog des Baugesetzbuchs aufzunehmen?
62. Inwiefern plant die Bundesregierung Ergänzungen der Musterbauordnung oder der Muster-Garagenverordnung um Verpflichtungen zur Errichtung eines Mindestanteils von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge an entsprechenden Stellplätzen?

#### Ladesäulen an Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen

63. An wie vielen Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH stehen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Schnellladesäulen zur Verfügung (bitte nach Bundesländern unter Angabe der Anzahl aller Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH im jeweiligen Bundesland sowie unter Angabe der Anzahl der bereits ausgestatteten Standorte im jeweiligen Bundesland aufschlüsseln)?
64. An welchen Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH wurden nach Kenntnis der Bundesregierung noch keine Schnellladesäulen und Parkplätze errichtet und wann soll die Errichtung jeweils fertiggestellt sein (bitte unter Nennung der konkreten Standorte nach Bundesland)?
65. An wie vielen weiteren Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Schnellladesäulen zur Verfügung und wie viele weitere Standorte gibt es insgesamt an Bundesautobahnen (bitte nach Bundesländern unter Angabe der Anzahl bereits ausgestatteten Standorte im jeweiligen Bundesland und unter Angabe der Anzahl aller Standorte im jeweiligen Bundesland aufschlüsseln)?

66. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte an Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt täglich störungsbedingt nicht in Betrieb und wie stellt die Bundesregierung beispielsweise im Rahmen der Auftragsvergabe oder der Konzessionsverträge sicher, dass die Ausfallzeiten so kurz wie möglich ausfallen?

Berlin, den 3. August 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*