

Bezahlen an Ladesäulen

Nicht die Innovationen fehlen, sondern der politische Wille



Eine Million Elektrofahrzeuge sollen bis 2020 auf unseren Straßen rollen, doch nach Prognosen der früheren Nationalen Plattform Elektromobilität wird dieses Ziel klar verfehlt. Wer nach den Gründen sucht, wird auch bei der mangelhaften Ladeinfrastruktur fündig.

Das Problem ist nicht nur, dass ganze Landstriche ohne Ladesäulen auskommen müssen. Auch der Wildwuchs der Bezahlmöglichkeiten an den bestehenden Säulen ist ein erhebliches Manko, weil er die Attraktivität der Elektromobilität schmälert. Die Bundesregierung hat jedoch kaum etwas dafür getan, um dieses Abrechnungswirrwarr zu beenden.

Das E-Roaming, also die Mitnahme eigener Stromverträge bei der Nutzung unterschiedlicher Ladesäulen, ist bislang kaum reguliert. Kostenüberraschungen und eine unüberschaubare Fülle von Ladekarten und Lade-Apps gehören deshalb weiter zum Alltag von E-Auto-Fahrern. Wenn auch noch verschiedene Preismodelle angeboten werden, beispielsweise Abrechnungen nach Kilowattstunden, nach Zeit oder als Pauschalpreise, wird es schnell unübersichtlich.

Zuletzt hat die Bundesregierung das Durcheinander sogar noch gesteigert. Seit Ende 2017 muss es an neuen Ladesäulen die Möglichkeit geben, das E-Auto auch ohne Stromvertrag aufzuladen. Diese Vorgabe ist zwar sinnvoll, weil so jeder Autofahrer theoretisch an jeder Säule laden kann. Doch die erlaubten Bezahlmöglichkeiten für dieses sogenannte „punktueller Aufladen“ sind so breit definiert, dass schnell Verwirrung herrscht, welche Optionen an einer bestimmten Ladesäule tatsächlich zur Verfügung stehen. Neben Bezahlung per girocard, Kreditkarte, PayPal, Giropay, Paydirekt oder Sofortüberweisung kann jeder Betreiber auch die Installation eigener Bezahl-Apps verlangen.

Immerhin haben die Koalitionspartner die Problemlage erkannt und sich im Koalitionsvertrag vorgenommen, „die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme verbessern“ zu wollen. Doch was ist dafür zu tun?

Damit nicht nur beim punktuellen Aufladen, sondern auch beim E-Roaming jede Ladesäule genutzt werden kann, sollten die Betreiber zur Öffnung ihrer Roamingsysteme für andere Stromverträge verpflichtet werden. Beim punktuellen Aufladen wiederum muss die Bundesregierung die Bezahlmöglichkeiten überprüfen und anschließend die verbraucherfreundlichsten Angebote verbindlich für alle Ladesäulen vorschreiben. Bislang hat die Bundesregierung jedoch überhaupt keinen Überblick über die angebotenen Bezahlösungen, wie sie auf meine Anfrage mitgeteilt hat. Und in allen Fällen gilt: Ladekosten müssen transparent und einheitlich dargestellt werden, sodass es keine bösen Überraschungen für die Verbraucher gibt.

Mit der Standardisierung bei der Abrechnung sind die Probleme mit der Ladeinfrastruktur jedoch längst nicht gelöst. Jede noch so praktische Bezahlösung ist nichts wert, wenn E-Auto-Fahrer keine freien Ladesäulen finden. Zwar gibt es bei der Bun-

desnetzagentur eine Ladesäulenkarte, doch die Angabe, ob eine Ladesäule frei oder belegt ist, fehlt. Über einheitliche Bezahlmöglichkeiten hinaus brauchen wir deshalb eine umfassende und öffentliche Datenplattform, über die freie Ladesäulen gefunden werden können. Das verringert den Parkraumsuchverkehr, weil Autofahrer gezielt eine freie Ladesäule ansteuern können, und sorgt für mehr Umsatz bei den Betreibern, weil die Säulen besser ausgelastet sind.

Wenn die Elektromobilität zum Erfolg werden soll, muss das Aufladen von E-Autos so komfortabel werden wie das Tanken von Verbrennern. Die Vielfalt bei den Bezahlösungen zeigt, dass die Technik für das bequeme Laden längst ausgereift ist. Es fehlt lediglich der Wille der Bundesregierung, um durch klare Mindestvorgaben mehr Sicherheit und Verlässlichkeit für die Verbraucher zu schaffen. ■



Stephan Kühn

Sprecher für Verkehrspolitik der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen und Ko-Sprecher des fraktionsübergreifenden Parlamentskreises Elektromobilität des Deutschen Bundestages.

