



# Nutzung vereinfachen, Nachfrage stärken

**Nutzer von E-Autos stehen bei öffentlichen Ladesäulen immer wieder vor Problemen. Soll die E-Mobilität durchstarten, muss das öffentliche Laden deutlich einfacher werden.**

Elektroautos sind auf deutschen Straßen noch immer ein seltener Anblick. Dies steht in Kontrast zu dem Stellenwert, den das Thema in Medien, Politik und auch bei vielen Autoherstellern einnimmt. Die Autobauer präsentieren verstärkt neue E-Fahrzeuge und die öffentliche Hand unterstützt die Elektromobilität in vielen Bereichen. Dazu zählen der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur oder die Förderung von Grundlagenforschung, z. B. in der Batterie- oder Fahrzeugtechnik. Dies hilft Herstellern, kommt aber auch den Nutzern zugute. Zudem hat der Gesetzgeber auch direkte finanzielle Vorteile für Käufer von Elektroautos geschaffen. Dazu zählen die Kaufprämie, Steuervorteile für Dienstwagen oder dass Fahrzeuge steuerfrei beim Arbeitgeber geladen werden können. Doch trotz dieser und weiterer Maßnahmen waren 2018 nur ein Prozent der Neufahrzeuge E-Autos. Um eine Antriebswende zu erreichen, muss einiges passieren.

**D**as noch wenig attraktive Fahrzeugangebot, die hohen Anschaffungskosten und die geringe Reichweite von E-Autos sind für potenzielle Kunden nach wie vor gewichtige Gründe, nicht auf einen Elektroantrieb umzusteigen. Doch hier ist in naher Zukunft mit positiven Entwicklungen zu rechnen. Sinkende Produktionskosten und die Fortschritte in der Batterietechnologie werden E-Autos finanziell und technologisch immer konkurrenzfähiger machen.

Ein Hindernis bei der Nutzung darf dabei jedoch nicht vergessen werden: Obwohl derzeit ein Großteil der Ladevorgänge zu Hause oder während der Arbeitszeit stattfindet, müssen viele E-Autofahrer regelmäßig auf öffentliche Ladesäulen zurückgreifen. Sei es für die Ladung zwischendurch oder wenn man im Urlaub weitere Strecken zurücklegen muss. Hier wird es jedoch, jenseits der reinen Anzahl und räumlichen Verteilung von Ladepunkten, regelmäßig problematisch. Ladesäulenbetreiber haben unterschiedliche Preismodelle entwickelt, die häufig nicht verbraucherfreundlich sind. Verbrauchsunabhängige „Session Fees“ oder zeitbasierte Tarife erlauben keine verlässliche Prognose, wie viel genau der Kunde für eine bestimmte Strommenge zahlen muss. Zudem sind die technischen Voraussetzungen, eine öffentliche Ladesäule nutzen zu können, von Anbieter zu Anbieter unterschiedlich. Bei der einen

*Sinkende Produktionskosten und die Fortschritte in der Batterietechnologie werden E-Autos finanziell und technologisch immer konkurrenzfähiger machen.*

Ladesäule braucht man eine App, bei der zweiten eine Chipkarte und bei der dritten einen Token. So unterschiedlich, wie die Tarife und Zugangsvoraussetzungen sind, sind auch die Abrechnungen. Mal bekommen Kunden direkt nach Beendigung des Ladevorgangs eine E-Mail mit allen wichtigen Informationen, mal Wochen oder Monate später eine Sammelabrechnung. Dieses Durcheinander ist nicht verbraucherfreundlich und somit auch nicht zukunftsfähig. Unabhängig vom Betreiber muss die Nutzung aller Ladesäulen mittels eines Zugangsmediums möglich sein. Die Preise dürfen, zumindest an Normalladesäulen, ausschließlich auf Kilowattstunden basieren und die Abrechnung muss zeitnah, im besten Fall sofort erfolgen. Gängige kontaktlose Kredit- oder Debitkarten können eine für Verbraucher gute Lösung darstellen. Einschränkungen bei der Nutzung, z. B. für bestimmte Kartenbetreiber oder ausländische Karten, sind zu vermeiden. Zudem muss das System technisch sicher

und gegen Missbrauch geschützt sein, eine Grundvoraussetzung für Nutzer. Können sich die Verbraucher dann noch auf einer Website oder App über wirklich alle Ladepunkte informieren, inklusive Echtzeitangaben zur Verfügbarkeit, wird das Laden wirklich einfach. ■



**Gregor Kolbe**

ist Referent für Verkehrsmärkte und Regulierung und seit 2016 beim Verbraucherzentrale Bundesverband. Schwerpunkte seiner Arbeit sind der öffentliche Verkehr sowie eine verbrauchergerichte und zukunftsfähige Mobilität mit dem Auto. Davor war er mehrere Jahre in verschiedenen Positionen beim Verkehrsclub Deutschland tätig.

