

---

## ADAC findet viele Schwächen in der Ladeinfrastruktur

Ein gut funktionierendes und breit gestreutes Netz von Stromtankstellen ist für die Akzeptanz und den Erfolg der Elektromobilität von entscheidender Bedeutung. Das Netz verdichtet sich, aber die installierten Ladesäulen zeigen Optimierungsbedarf, meint der ADAC. Er hat die Ladeinfrastruktur anhand von 53 Ladesäulen getestet.

Der Strom floss an fast allen Stationen. In Sachen Verbraucherfreundlichkeit zeigten sich allerdings große Schwächen. Bedienkomfort, Information und Preistransparenz sind noch weit von den gewohnten Standards herkömmlicher Zapfsäulen entfernt. In Noten ausgedrückt heißt das: Einmal gab es die Wertung „sehr gut“, 29-mal „gut“, 17-mal „ausreichend“. Sechs Ladesäulen waren „sehr mangelhaft“.

Was eine gute Ladesäule ausmacht, zeigt das Testobjekt am Hans-Thoma-Platz 4 in Sindelfingen. Als einzige im Test schnitt sie mit der Wertung „sehr gut“ ab. Die Station war in allen wichtigen Verzeichnissen gelistet. Neben Kunden des Betreibers EnBW konnten auch Kunden anderer Anbieter Strom laden. Die informative Website zeigte unter anderem an, ob die Säule belegt oder defekt war. Den EnBW-Strompreis pro Einheit erfuhr man sowohl an der Ladesäule als auch in der App, die geladene Energiemenge und den dafür zu zahlenden Betrag nach dem Laden in der App. An der Säule war die Telefonnummer der rund um die Uhr besetzten Hotline angegeben, die Ladepunkte waren mit einer ID-Nummer versehen. Der Standort war gut einsehbar und beleuchtet.

Ganz anders war die Situation bei zwei Säulen des Betreibers Bayernwerk in München. Die Veteranen aus den Anfangszeiten der Elektromobilität waren kaum zu finden, und es fehlten unter anderem grundlegende Informationen an der Ladesäule. An drei Ladestationen des Anbieters Vattenfall in Berlin und Hamburg sowie an einer der Stadtwerke Halle in Merseburg im Großraum Leipzig konnten die Experten des ADAC aus technischen Gründen nicht laden. Alle sechs Stationen wurden mit „sehr mangelhaft“ bewertet.

Mängel fanden sich vor allem bei der Preistransparenz. Der Betreiber-Preis pro Einheit war meist nicht auf der Ladesäule angegeben, sondern nur über das Internet oder eine App in Erfahrung zu bringen, ebenso der pro Ladung zu zahlende Betrag. Bei zehn Stationen hatte der Kunde überhaupt keinen Überblick über die angefallenen Kosten und musste auf die Rechnung warten. „Das Laden an einer E-Ladesäule muss so komfortabel und bequem sein wie an einer herkömmlichen Zapfsäule. Dazu gehört, dass der Verbraucher vor dem Laden weiß, was der Strom kostet, und nach dem Ladevorgang, wie hoch seine tatsächliche Rechnung ist“, meint Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr.

Auch wer spontan Strom zapfen will, kann das derzeit nicht überall. Bei zwölf Stationen war das Laden ad hoc ohne irgendeine Zugangsberechtigung nicht möglich. Wer auf den Internetseiten der Betreiber nach genauen Informationen sucht, wird vor allem bei den Angaben zur technischen Ausstattung der Säulen nicht immer fündig. Hier fehlten nicht selten die Daten zur Ladeleistung. Die Adressen waren meist richtig angegeben, dennoch mussten die Tester oft suchen. Denn zwei Drittel der Ladesäulen waren im Straßenraum nur schlecht zu erkennen. Viele Parkplätze waren eher klein oder nahe am fließenden Verkehr. Die Betreiber von Ladesäulen und die Genehmigungsbehörden sollten für eine bessere Sichtbarkeit der Säulen sorgen, fordert der Automobilclub. Wünschenswert sei eine Wiedererkennbarkeit für alle Verbraucher in ganz Deutschland analog den Tankstellen für konventionelle Kraftstoffe.

Auch die Parkdauer erwies sich als Problem: Sie war nur selten begrenzt. In den meisten Fällen besagte ein Schild oder lediglich ein unauffälliger Passus im Vertrag mit dem

---

Betreiber, dass ein Fahrzeug nur für die Dauer des Ladevorgangs auf dem Parkplatz stehen dürfe. Das ist jedoch nicht zu kontrollieren. Beschilderung und Gestaltung der Ladestationen könnten also deutlich aufgerüstet werden.

Der ADAC fuhr die 53 Standorte in und um Berlin, Hamburg, Köln, Leipzig, München und Stuttgart im Sommer und Herbst 2017 mit zwei handelsüblichen BMW i3 ab. Die Fahrzeuge waren mit den europäischen Anschlüssen des Typs 2 und CCS ausgerüstet. Die Verträge für den Erhalt der benötigten Zugangsmedien in Form einer RFID-Karte/Chip oder den Zugangsdaten zur App auf dem Mobiltelefon wurden abgeschlossen, ohne die Betreiber über die Tests in Kenntnis zu setzen. (ampnet/jri)

