

Chaos an der Ladesäule

Ähnlich wie im Tankstellenmarkt soll eine Transparenzstelle das Stromzapfen einfacher machen. Bisher zahlen Verbraucher dabei oft drauf

Birger Nicolai

Thomas Schmolz konnte sein Glück kaum fassen. Endlich hatte er sie gefunden. Die Ladesäule für sein E-Auto. 90 Minuten lang hatte ihn sein Navigationsgerät in die Irre geführt. Zu Säulen, die es entweder nicht gab oder die nur mit Kundenkarte des jeweiligen Versorgers funktionierten. Als Hamburger, der am Wochenende zu Besuch in Berlin ist, benötigt er eine "neutrale" Säule. Eine, die ihn einfach so, gegen Gebühr natürlich, Strom tanken lässt.

Jetzt aber hat er ein solches Exemplar gefunden. Ein sogenanntes "Session Fee"-Modell steht vor ihm. Eine Säule, die vom Nutzer einen Festpreis verlangt, unabhängig von der Ladedauer und der geladenen Energiemenge. Dieses Festpreismodell ist bei vielen Energieversorgern gerade sehr angesagt. Es sei einfach und verständlich, erklären die Unternehmen.

Damit haben sie auch recht. Allerdings verschweigen die Anbieter den großen Nachteil dieser Gebührenvariante. Sie ist fast immer sehr teuer. Denn lädt der Fahrer seinen Elektrowagen an einer dieser Ladesäulen auf, zahlt er einen Pauschalpreis, der meistens zwischen fünf und acht Euro liegt. Für einen solchen Betrag lassen sich die meisten E-Modelle volltanken, wenn man den durchschnittlichen Preis für eine Kilowattstunde zugrunde legt. Für Verbraucher wie Thomas Scholz bedeutet das aber, dass sie immer mit einem nahezu leeren "Tank" kommen müssen, damit sie nicht draufzahlen. Da das natürlich niemand macht, zahlen die Konsumenten also drauf. "Pauschalpreise sind rechtlich nicht so ohne Weiteres haltbar", sagt deshalb auch Marion Jungbluth, die das Team Mobilität im Verbraucherzentrale-Bundesverband leitet. Schließlich schreibe die sogenannte Preisabgabenverordnung vor, dass ein Bezug zur Menge angegeben werden müsse.

Offenbar hat nicht nur Schmolz ein Ladesäulenproblem. Zusammen mit anderen Verbänden haben die Berliner Verbraucherschützer den noch jungen Markt analysiert - und sind zu seltsamen Erkenntnissen gekommen. Teilweise unterscheiden sich die Preise für eine Kilowattstunde Strom um bis zu 300 Prozent. Zudem haben die Experten Fälle aufgespürt, wo sich die abgenommene und bezahlte Strommenge an einer Säule halbiert, wenn parallel ein weiteres Fahrzeug Energie tankt. Noch viel öfter kommt es vor, dass die Einrichtungen defekt sind. Fest steht: Transparente Preise und verlässliche Informationen über Zugang und Standort sind beim Stromtanken nicht die Regel, sondern die Ausnahme.

Abhilfe soll jetzt der Bund schaffen. Schließlich fördere der Staat den Aufbau der Ladesäulen-Infrastruktur mit Millionen-Euro-Summen, lautet die Argumentation der Verbraucherschützer. Sie fordern Preismodelle auf der Basis von Kilowattstunden und der tatsächlich abgegebenen Strommenge - was eigentlich nach einer Selbstverständlichkeit klingt. "Die Preise müssen so transparent sein wie an einer Tankstelle. Ich muss an der Ladesäule ablesen können, was mich der Strom kostet", sagt Verkehrsexpertin Jungbluth. Zudem müsse das Laden unkomplizierter werden. Gefordert wird ein einheitliches Zugangsmedium: Über eine bundesweit einsetzbare Ladekarte, über eine App oder auch SMS-Nachricht müsse jede Ladeeinrichtung für jeden Fahrer zugänglich werden. Diese Forderungen klingen aufgrund der Realität wie Utopie.

Ebenso müsse es eine Regelung für faire Preise im sogenannten Roaming geben: Wer als Abonnent eines bestimmten Anbieters im Gebiet eines Konkurrenten Strom lade, dürfe nicht mit abschreckend hohen Preisen dafür bestraft werden. Ähnlich wie in der Telekommunikation müsse es hierfür Problemlösungen geben. Auch davon ist der Zustand heute weit entfernt: Spontanes Stromladen ist an den Säulen einzelner Firmen etwa aus der Energiewirtschaft nur für Abonnementskunden möglich. Neben Fixpreisen pro Ladevorgang sind Abrechnungen nach Minuten oder Stunden verbreitet. In einem Preisvergleich hat jüngst der Energieanbieter Lichtblick extreme Preisunterschiede aufgedeckt. So verlangte der südwestdeutsche Energiekonzern EnBW in einer Region gut 54 Cent je Kilowattstunde. Das ist fast das Doppelte vom üblichen Tarif für Hausstrom. Konkurrent Mainova dagegen nahm dort den E-Autofahrern nur rund 13 Cent pro Kilowattstunde ab. Verbraucherschützerin Jungbluth spricht von einem Roulettespiel, auf das sich die Kunden beim Stromladen derzeit einlassen müssten.

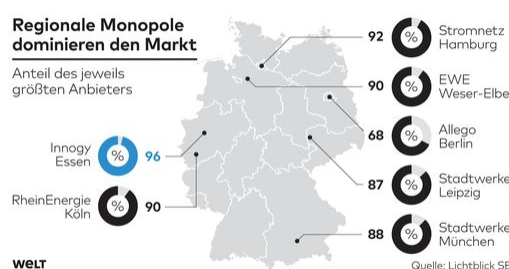
Die Verbände sehen nun die Politik in der Pflicht. Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien CDU/CSU und SPD steht der Satz, dass das Laden der E-Autos kundenfreundlicher werden solle. Daraus müssten nun Taten folgen. "Die Regierung muss dem Wildwuchs an den Elektroladesäulen den Riegel vorschieben. Wir hoffen, dass es im Jahr 2019 zu einer Regelung kommen wird", sagt Jungbluth. Ihre Organisation hat dem Wirtschaftsministerium einen Forderungskatalog übergeben und wartet auf eine erste Antwort. Hinter der Initiative stehen zudem der Bundesverband Carsharing, der Bundesverband **Solare** Mobilität sowie die Interessengemeinschaft Elektromobilität Berlin-Brandenburg.

Dabei gäbe es aus Sicht der Organisationen eine Lösung fast aller Probleme. Der Bund müsste nur die Initiative ergreifen und eine Sammelstelle für alle Daten schaffen. Im Tankstellenmarkt existiert dafür bereits eine Blaupause: die Markttransparenzstelle, an die sämtliche der rund 14.500 deutschen Tankstellen in Minutenabständen ihre Preise melden müssen. Diese Informationen wiederum sind über verschiedene Internetdienste vom ADAC bis zu Clever Tanken für Autofahrer abrufbar. Genau so soll es nun auch mit dem Strom für Elektroautos klappen. "Dieses System kann mit einem Klacks auf den neuen Antrieb übertragen werden", sagt Jungbluth. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Betreiber der Stromladestellen zur Übermittlung der Informationen verpflichtet werden.

Dabei entwickelt sich offenbar ein weiteres Problem. Denn die Untersuchung der Verbraucherschützer ergab, dass in dem Markt gerade regionale Monopole entstehen. Laut den Daten betreibt etwa der Oldenburger Energiekonzern EWE fast 90 Prozent der rund 500 öffentlichen Ladesäulen, die im eigenen Netzgebiet zwischen Weser und Elbe aufgestellt sind.

In München wiederum dominieren die örtlichen Stadtwerke als Energieversorger und Stromnetzbetreiber das Geschäft: Die 188 Ladepunkte sind zu 88 Prozent in den Händen des Unternehmens. So könnten die Betreiber durch mangelnde Konkurrenz "die Preise und Voraussetzungen für eine Ladung deutlich oberhalb des Haushaltsstrompreises festlegen", lautet der Vorwurf von Lichtblick.

Birger Nicolai
Nando Sommerfeldt



Quelle: DIE WELT, 09.11.2018, Nr. 262, S. 13

Ressort: FINANZEN

Rubrik: Finanzen

Dokumentnummer: 160694093

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/WELT_e19fbd3f748f6b7fdb5b25006d1b7f4f024e5cf7

Alle Rechte vorbehalten: (c) WeltN24 GmbH



© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH