

Laden an der Autobahn: Vielfach schlechte Bedingungen

Versicherung kfz

© Pixabay

ADAC untersucht 50 Rastanlagen und Autohöfe / Zu wenig Schnelllader, viele defekt, mangelnder Komfort

Zwei Drittel der E-Autofahrer und 85 Prozent der E-Longstreckenfahrer laden ihr Fahrzeug gelegentlich bzw. üblicherweise entlang der Autobahn. Der ADAC hat deshalb erstmals die Ladebedingungen an den 15 längsten Autobahnen auf Infrastruktur und Komfort untersucht. Ergebnis: Von jeweils 25 Rastanlagen und Autohöfen sind über die Hälfte mangelhaft bis sehr mangelhaft, nur 13 erhalten das Urteil „gut“, keine ein „sehr gut“. Autohöfe schnitten dabei insgesamt besser ab als Rastanlagen.

Kriterien waren die Anzahl der Ladesäulen bzw. -punkte, deren Ladeleistung, die generelle Funktionstüchtigkeit sowie Bezahlmöglichkeiten und Kostentransparenz. Am meisten punkten konnten Anlagen, wenn sie über mindestens zehn Ladepunkte verfügten, die jeweils 150 kW Leistung oder mehr lieferten und betriebsbereit waren. Zu einem Viertel ins Gesamturteil floss ein, welchen Komfort die Anlagen in Form einer Überdachung, Gastronomie oder Sanitäranlagen boten.

Schlusslichter waren demzufolge die beiden Autohöfe Aral Autohof Bremen Hemelingen an der A1 und Total Autohof Großweitzschen an der A14, weil diese über keinerlei Lademöglichkeit verfügten. Ebenfalls unbefriedigend für die ADAC Tester: Gut jede fünfte Anlage (22 Prozent, vornehmlich Rastanlagen) bot ausschließlich langsame 50 kW-Säulen* – viel zu gering, denn für Langstreckenfahrer sind hohe Ladeleistungen von mindestens 150 kW entscheidend, damit die Ladezeit etwa zwischen 20 und 30 Minuten beträgt. Wichtig ist dabei, dass Ladepunkte an einer Ladesäule mit mehreren Ladepunkten (sog. Splitting) auch einzeln diese Leistung erbringen.

Positiv registrierten die Tester dagegen, dass 31 Anlagen (62 Prozent) bereits über Ultraschnell-Ladesäulen mit 300 kW verfügten, so dass sie auch bei zwei angeschlossenen Fahrzeugen noch jeweils bis zu 150 kW zum Laden bieten. Zwei Anlagen – Rosis Autohof Fulda Nord an der A7 und der Inntaler Autohof Raubling an der A93 – hatten sogar 400-kW-Ladesäulen installiert und schnitten insgesamt mit „gut“ ab. Generell erzielten Autohöfe deutlich bessere Urteile als Rastanlagen: Alle 13 „gut“-Bewertungen gingen an Autohöfe. Spitzenreiter im Test wurde der Euro Rastpark Schweitenkirchen an der A9, gefolgt vom Aral Autohof Königslutter an der A2.

Kritisch sieht der ADAC, dass nur ein Viertel der Anlagen mit einer ausreichenden Ladeleistung von mindestens 150 kW über zehn oder mehr Ladepunkte und damit über ein zahlenmäßig ausreichendes Angebot verfügte. Hinzu kam, dass die Tester auf knapp einem Drittel dieser Anlagen mindestens einen defekten Ladepunkt vorfanden.

In Sachen Komfort lässt man die E-Autofahrer an den Autobahnen buchstäblich im Regen stehen, egal ob auf dem Autohof oder der Rastanlage: Keine einzige Anlage im Test bot überdachte Lademöglichkeiten. Ebenso unerfreulich war, dass an lediglich zwei Autohöfen das Längsparken für Camper oder Fahrzeuge mit Anhänger möglich war, ohne abzukoppeln. Auch die Platzierung der Ladesäulen – etwa weit weg von der Anlage bzw. schlecht beleuchtet – führte oft zu Abwertungen.

Das grundsätzliche Problem undurchsichtiger Bezahlmodalitäten gibt es auch an Ladesäulen an Autohöfen und Rastanlagen, so dass es hier weitere Abzüge gab: Nur bei etwas über der Hälfte der untersuchten Anlagen war die Direktbezahlung an der Ladesäule via Kartenlesegerät

(Kreditkarte) möglich. Und ebenfalls insgesamt problematisch bleibt die mangelnde Preistransparenz beim Laden: Zwar wurde der Kilowattstundenpreis an fast allen Anlagen mit Ladepunkten von 150 kW und mehr vor dem Laden angezeigt, der Endpreis jedoch nur an 16 Anlagen (44 Prozent) – undenkbar an der Tankstelle.

Für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität fordert der ADAC deutlich mehr und leistungsstärkere Ladepunkte entlang der Autobahnen. Preise sollten transparent und Bezahlmodalitäten einfach sein, mit der Möglichkeit zur Kartenzahlung an allen Ladesäulen. Auch Überdachung, ausreichende Beleuchtung und Pausenmöglichkeiten sollten die Betreiber zur Verfügung stellen – damit Laden genauso einfach und bequem funktioniert wie Tanken.

* Die vielen gedrosselten 50 kW-Säulen auf Rastanlagen sind Folge einer langjährigen Klage, die den weiteren Ausbau blockierte. Zwischenzeitlich wurden viele dieser Ladesäulen auf 100 kW geöffnet, immer noch zu wenig für das Laden entlang von Autobahnen. Hintergrund der Klage: Ein vor Jahren von der Autobahn GmbH an Tank & Rast vergebener Auftrag zum Aufbau von Schnellladern an den Rastanlagen ist Gegenstand einer juristischen Auseinandersetzung, da kein förmliches Vergabeverfahren eingeleitet wurde.