

Elektromobilität | 08.08.2018 | Lesezeit 2 Min.

Ladestationen in Deutschland: Engpass für Elektroautos

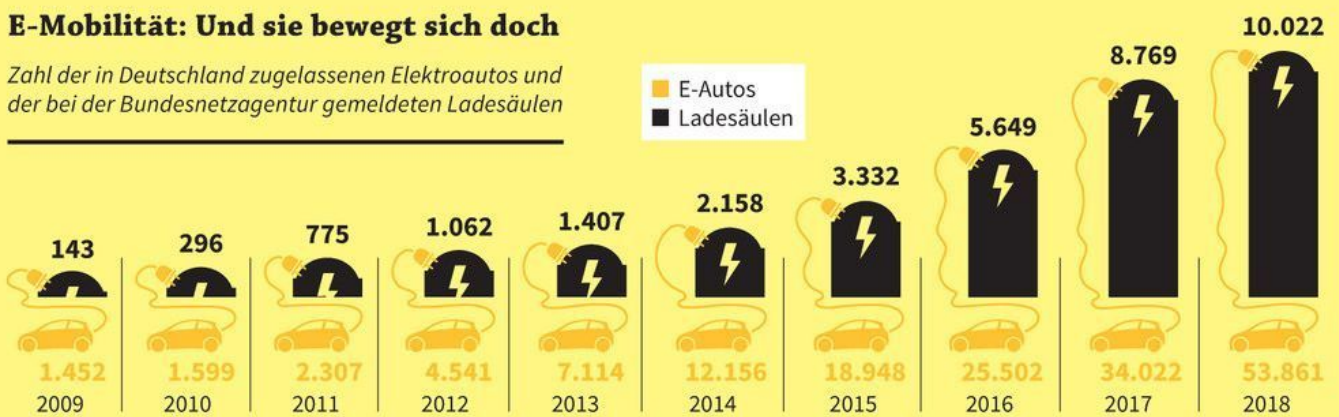
Zu wenig stromgetriebene Autos, zu wenig Stromtankstellen - so steht es um die Elektromobilität in Deutschland. Die mangelnde Nachfrage nach reinen Elektroautos hat einen simplen Grund: Im Vergleich zu Verbrennungsfahrzeugen bergen E-Autos einfach immer noch zu viele Einschränkungen.

Es ist ernüchternd: Von den 46,5 Millionen Pkws in Deutschland fahren gerade mal knapp 54.000 ausschließlich mit Strom. Neben den hohen Anschaffungskosten und der vergleichsweise geringen Reichweite ist vor allem die fehlende Ladeinfrastruktur ein Problem (Grafik):

Laut Bundesnetzagentur gibt es derzeit bundesweit rund 10.000 Ladesäulen - die Bundesregierung hat sich allerdings 100.000 Ladepunkte als Ziel für 2020 gesetzt.

E-Mobilität: Und sie bewegt sich doch

Zahl der in Deutschland zugelassenen Elektroautos und der bei der Bundesnetzagentur gemeldeten Ladesäulen



E-Autos: jeweils 1. Januar; Ladesäulen: jeweils Jahresende, 2018: Juni

Quellen: Bundesnetzagentur, Kraftfahrtbundesamt
© 2018 IW Medien / iwd

iwd

Solange es zu wenig öffentliche Stromtankstellen gibt, werden sich nicht ausreichend Käufer für reine Elektrofahrzeuge finden. Hinzu kommt, dass nicht jeder Ladepunkt von jedem Autotyp genutzt werden kann. Und selbst wenn Autotyp und Ladesäule kompatibel sind, müssen sich Autofahrer vor dem Ladevorgang typischerweise kostenpflichtig beim Anbieter registrieren oder im Besitz einer passenden Ladekarte sein.

Solange es zu wenig öffentliche Stromtankstellen gibt, werden sich nicht ausreichend Käufer für reine Elektrofahrzeuge finden.

All diese Hürden schrecken viele umsteigewillige Pkw-Fahrer ab – und genau diese Kaufzurückhaltung ist ein Problem für die Betreiber der Ladestationen. Obwohl der Staat den Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladesäulen mit bis zu 60 Prozent der Investitionskosten fördert, sind Ladesäulen nur durch den Verkauf von zusätzlichen Dienstleistungen oder mithilfe erheblicher Preisaufschläge für Strom zu refinanzieren – Letzteres hätte allerdings folgende Konsequenzen:

Erstens würden jene Autobesitzer, die ihr Elektrofahrzeug zu Hause auftanken können, deutlich günstiger fahren als Laternenparker, die auf öffentliche Ladesäulen für ihre E-Autos angewiesen sind.

Zweitens könnte die Verteuerung des Stroms an öffentlichen Ladesäulen dazu führen, dass Benziner oder Diesel im Betrieb irgendwann billiger sind als E-Autos.

Wenn die Bundesregierung die Elektromobilität also steigern will, muss sie den Ausbau und Betrieb der öffentlichen Stromtankstellen stärker forcieren. Eine höhere staatliche Förderung wäre hierfür ebenso eine Option wie eine Finanzierung über höhere Netzentgelte im gesamten Stromnetz, die somit von allen Stromkunden getragen würde.

Kernaussagen in Kürze:

- Von 46,5 Millionen zugelassenen Pkws in Deutschland fahren gerade einmal 54.000 nur mit Strom.
- Das Problem: Solange es so wenig Elektroautos gibt, lohnt sich der Ausbau von öffentlichen Ladesäulen für die Betreiber nicht.
- Und solange es so wenig Stromtankstellen gibt, zögern die potenziellen Käufer der E-Autos. Zu lösen ist das Dilemma wohl nur über eine stärkere staatliche Förderung.