
Säulen an Rastanlagen laden häufig nur langsam

Die Ladeinfrastruktur für Elektroautos an deutschen Autobahnen ist nach wie vor verbesserungswürdig. Zu diesem Urteil kommt der ADAC, der 40 Rastanlagen entlang der wichtigsten Autobahnrouen getestet hat. Während an drei Tankstellen überhaupt keine Möglichkeit bestand, den Stromspeicher wieder aufzufüllen, zeigten die übrigen erhebliche Unterschiede, die sich, so der Automobilclub, „auf den Komfort und die Praxistauglichkeit der E-Mobilität auf Langstreckenfahrten auswirken“.

16 der 37 in Augenschein genommenen Anlagen, also 43 Prozent, boten ausschließlich Ladesäulen mit unter 150 kW Ladeleistung an, mehrheitlich konnte Strom hier sogar nur mit bis 50 kW geladen werden – zu wenig, um kurze Ladezeiten zu ermöglichen. Nur vier der 21 Rastanlagen mit Schnellladesäulen mit mindestens 150 kW bieten so genanntes High-Power-Charging mit über 300 kW an, nämlich Auerswalder Blick Süd (A 4), Gütersloh Süd (A 2), Fuchsberg Süd (A 20) und Brohltal West (A 61). Allerdings gab es mit Allertal West (A 7), Eisenach Nord (A 4) und Am Haarstrang Süd (A 44) eben auch drei Rastanlagen ohne jegliche Ladeinfrastruktur.

Neben der Ladeleistung hat der ADAC auch die Anzahl der Ladepunkte untersucht. Sechs der 21 Rastanlagen mit Ladesäulen von 150 bis 350 kW verfügten lediglich über maximal drei Anschlüsse. Ein zeitgemäßer Ladepark sollte nach Ansicht des Clubs mindestens zehn bieten. Durchschnittlich kamen die 21 Rastanlagen nur auf einen Wert von gut vier Ladepunkten ab 150 kW. Falschparker, die die Tester an acht Stationen mit Ladeinfrastruktur vorfanden und die temporär zumindest einen Ladeplatz blockierten, verschärfen das Problem zusätzlich.

Der ADAC bemängelt auch den fehlenden Komfort an den Ladesäulen. Überdachte Plätze, die Autofahrer bei Regen schützen – Standard beim Tanken – sind selten, nur zwei Rastanlagen boten dies. Für Fahrer von Gespannen bleibt das Laden weiterhin eine Herausforderung: Nur an einer Rastanlage war es möglich, ohne Abkuppeln und Rangieren des Anhängers zu laden.

Kritisch sieht der ADAC auch die Bezahlmöglichkeiten: An Schnellladesäulen mit einer Leistung von mehr als 150 kW müssen Autofahrer für die Ad-hoc-Bezahlung weiterhin einen QR-Code benutzen, um dann mit Debit- oder Kreditkarte zahlen zu können. Dies birgt Sicherheitsrisiken, da Kriminelle mit gefälschten QR-Codes durch so genanntes „Quishing“ an Kreditkartendaten gelangen können. Nur vereinzelt fanden die Tester bereits Kartenterminals an den Ladesäulen.

Um den Hochlauf der Elektromobilität voranzutreiben und den Einsatz auf Langstrecken attraktiver zu machen, fordert der Automobilclub auch an Autobahnen Ladeparks mit mindestens zehn Ladepunkten und einer Ladeleistung von mindestens 150 kW, deren Anzahl mit steigendem Bedarf erweiterbar sein sollte. Zudem sollten Ladeplätze überdacht und ausreichend beschildert sein. (aum)

Bilder zum Artikel



Moderner Ladepark an der Rastanlage Fürholzen West an der A 9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC/Theo Klein



Moderner Ladepark an der Rastanlage Fürholzen West an der A 9.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC/Theo Klein



Ladesäulen ohne Überdachung an der Rastanlage Aalbek West.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC/Theo Klein



Ladesäule mit 50 kW an der Rastanlage Weiskirchen an der A 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC/Theo Klein
