

LADEN VEREINFACHEN, ELEKTROMOBILITÄT ATTRAKTIVER MACHEN

Kurzstellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) für eine Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts

7. August 2024

VERBRAUCHERRELEVANZ

Eine verbraucherfreundliche öffentliche Ladeinfrastruktur, bei der alle Nutzer:innen vor dem Ladevorgang wissen, was dieser kosten wird, ist für die Akzeptanz der Elektromobilität unerlässlich. Wird Ladestrom einmal nach Kilowattstunden (kWh) und ein anders Mal nach Minuten verkauft, sind Preisvergleiche nicht möglich. Zusätzliche Kosten wie Blockiergebühren, die eine überlange Nutzung von Ladesäulen verhindern sollen, müssen ebenfalls leicht verständlich vor dem Ladevorgang transparent gemacht werden. Gleichwohl passen Blockiergebühren, insbesondere bei Normalladesäulen in Wohngebieten, oftmals nicht in die Lebenswirklichkeit von E-Autofahrer:innen. Die aktuell häufig zu beobachtende Regelung, dass nach vier Stunden das Fahrzeug von der Ladesäule entfernt werden muss, zwingt Verbraucher:innen auch zu nachfrageschwachen Zeiten, zum Beispiel nachts, oder in Gebieten mit geringer Auslastung der Ladesäulen, den Wagen umzuparken.

BEWERTUNG DES VERORDNUNGSENTWURFS

Mit seinem Verordnungsvorschlag beabsichtigt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) bestehende nationale Vorgaben an die europäische Verordnung zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Infrastructure Regulation – AFIR¹) anzupassen. Der vzbv begrüßt die EU-weite Vereinheitlichung bestimmter Definitionen und Vorgaben und dass laut Referentenentwurf einzelne Vorgaben der AFIR national ambitionierter umgesetzt werden. Dazu zählt, dass die verpflichtende Preisangabe für punktuellen Laden an öffentlich zugänglichen Schnelladepunkten auch auf Bestandssäulen ausgeweitet wird. Zudem müssen künftig der Ad hoc-Ladepreis und mögliche Nutzungsgebühren zur Verhinderung einer langen Belegung des Ladepunktes (auch bekannt als Blockiergebühr) direkt an der Ladesäule angegeben werden. Eine Bekanntmachung mittels einer registrierungsfreien und kostenlosen mobilen Webseite reicht

¹ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CONSIL:PE_25_2023_REV_1 (letzter Zugriff: 05.08.2024)

nicht mehr. Dies wird die Preistransparenz und Verständlichkeit aus Kundensicht deutlich verbessern.

Zudem wird nochmals klargestellt, dass die Kilowattstunde (kWh) die einzig zulässige Bemessungsgröße zur Abgabe von Elektrizität ist. Dies ist entscheidend, um Verbraucher:innen Klarheit beim Strombezug zu geben und Preisvergleiche sowie Kostenprognosen überhaupt erst möglich zu machen.

VERBRAUCHERWÜNSCHE BEIM LADEN STÄRKER BERÜCKSICHTIGEN

Aus Sicht des vzbv sollte die Pflicht zur Angabe des Ad hoc-Ladepreis und möglicher Blockiergebühren direkt am Ladepunkt auch für Ladepunkte mit einer Leistung von weniger als 50 Kilowatt (kW) gelten. Eine unterschiedliche Behandlung von Schnell- und Normalladepunkten ist aus Nutzersicht nicht nachvollziehbar.

Grundsätzlich schließt sich der vzbv den Ausführungen des BMWK in der Gesetzesbegründung zur Sinnhaftigkeit und konkreten Ausgestaltung von Blockiergebühren an. Sie sind ein geeignetes Mittel, um in Gebieten mit starker Nachfrage und begrenzten Lademöglichkeiten eine überlange Belegung von Ladepunkten zu verhindern. Jedoch stehen pauschale Blockiergebühren, die unabhängig von der lokalen Situation immer erhoben werden, der Lebenswirklichkeit von E-Autofahrer:innen entgegen und können sogar ein Hinderungsgrund für den Umstieg werden. Blockiergebühren beim Normalladen, wo nach vier Stunden der Akku oft nicht ansatzweise voll ist, das Auto jedoch wegbewegt werden muss, sorgen für Frustration. Wird eine E-Auto in Wohngebieten um 22 Uhr an eine Ladesäule angeschlossen, muss es aktuell spätestens um 2 Uhr nachts fortbewegt werden, damit keine Blockiergebühr fällig wird. Dies geht völlig an der Lebensrealität der E-Mobilisten vorbei. Verbraucher:innen, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, empfinden diese eher als Schikane. Die grundsätzliche Abschaffung von Blockiergebühren zwischen 22 und 6 Uhr und die Beschränkung auf Gebiete mit tatsächlich hoher Nachfrage würden sowohl dem unternehmerischen Wunsch nach effizienter Nutzung als auch dem Verbraucherwunsch nach kundenfreundlichem Laden entsprechen. Zudem sollten Blockiergebühren nicht nur zeitlich, sondern auch am tatsächlichen Strombezug bemessen werden. Solange ein Auto – nach klar definierten Parametern – noch lädt, dürfen keine Blockiergebühren fällig werden.

BLOCKIERGEBÜHREN VERBRAUCHERFREUNDLICH REGELN

Verbraucher:innen müssen jederzeit und an allen Ladesäulen, unabhängig von der Ladeleistung, einfach verständlich über mögliche Blockiergebühren informiert werden. Blockiergebühren sollten grundsätzlich nicht nachts zwischen 22 und 6 Uhr, in Gebieten mit geringer Nachfrage nach Ladesäulen und solange noch tatsächlich geladen wird geltend gemacht werden.

Kontakt

*Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände –
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.*

Team Mobilität und Reisen

mobilitaet@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17, 10969 Berlin

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. ist im Deutschen Lobbyregister und im europäischen Transparenzregister registriert. Sie erreichen die entsprechenden Einträge [hier](#) und [hier](#).