

## „Für Griechenland mit dem E-Auto braucht es Pioniergeist“

**Mit dem Elektroauto in den Urlaub fahren ist in Europa angesichts der teils schwachen Ladeinfrastruktur noch ein Abenteuer. Gerade in Süd- und Osteuropa ist das Angebot dünn. Uneinheitliche Zahlungsmethoden erschweren das Laden zusätzlich. Die EU-Verordnung AFIR soll das ändern.**



von Clara Nack

veröffentlicht am 19.07.2022  
aktualisiert am 10.11.2022

So wie sie den Regierungen gute Planung empfehle, lege sie es auch E-Auto-Besitzer:innen ans Herz, sagt **Marie Rajon Bernard**, Expertin für Elektrofahrzeuge und Koordinatorin des Clusters Ladeinfrastruktur beim **International Council of Clean Transportation (ICCT)**. Sie spricht über Urlaubsreisen mit dem Elektroauto und die immer noch mehr als **dürftige Ladeinfrastruktur** in einigen europäischen Ländern. Während man durch Deutschland und die Niederlande sowie Skandinavien und Österreich noch problemlos entlang der populären Transitrouten laden könne, sollten Reisen durch Ost- und Südeuropa gut vorausgeplant werden — denn hier wird das **Netz dünner**.

Die Hälfte der **öffentlichen Ladepunkte** in Europa und damit über 150.000 Stück sind allein über Deutschland und die Niederlande verteilt – 60.000 in Deutschland und 90.000 in den Niederlanden. Die beiden Länder machen jedoch weniger als zehn Prozent der gesamten EU-Fläche

aus, analysiert (<https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-half-of-all-chargers-in-eu-concentrated-in-just-two-countries/>) der **Europäische Verband der Automobilhersteller** (ACEA). Die andere Hälfte aller Ladestationen sei über die übrigen 25 Länder verstreut, die aber 90 Prozent der EU abdecken.

An einem beliebten Urlaubsziel wie **Kroatien** findet man beispielsweise nur 854 öffentliche Ladepunkte. Zum Vergleich: Allein in Berlin existierten im Juni 2021 schon doppelt so viele, genauer 1777. **Italien** wirkt mit über 23.000 Ladestationen und EU-weit auf Platz fünf zwar gut ausgestattet, aber das Netz wird nach Süden hin unverhältnismäßig dünner. **Griechenland** bleibt mit etwa 500 öffentlichen Ladepunkten bis Ende 2021 weitgehend unerschlossen. In den nächsten zwei bis drei Jahren sollen es rund 1000 werden.

### „Destination Charging“ und Schnelllader gefragt

„Wer mit dem Elektroauto nach Griechenland fahren will, sollte schon Abenteuer- und Pioniergeist mitbringen“, meint **Mattias Vogt**. Er ist Experte für Elektromobilität beim **ADAC** und unternahm kürzlich einen *Selbstversuch* (<https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/technik/mit-elektroauto-und-wohnwagen-in-den-urlaub.html>). Zwar ging es mit einem E-Kia und Wohnwagen durch Österreich, Italien und Slowenien und es sollte ursprünglich die Zugleistung getestet werden, doch „Laden als Abenteuer“ wurde auch auf dieser Route deutlich. Wenn es Ladepunkte gibt, sind diese **nicht immer funktionsfähig**, und auf der Suche nach Alternativen wird es schon mal knapp.

„Es gibt verschiedene Arten zu laden, zum Beispiel Schnelllader an der Autobahn und Normallader auf Parkplätzen. Im Urlaub braucht es aber beides“, erklärt der ADAC-Experte und spricht damit auch das Thema **„Destination Charger“** an. Diese Charger mit eher gemächlichem Ladetempo von bis zu 22 Kilowatt (kW)-Leistung bieten Hotels, Restaurants und Campingplätze an und verschaffen sich damit auch einen Vorteil gegenüber der schlecht ausgestatteten Konkurrenz. Gäste können hier während ihres Aufenthaltes — häufig kostenlos — den Stromer laden.

## Keine einheitliche Zahlungsmethode

Über das Finden und Planen von Ladestopps hinaus hätten aber vor allem die stark variierenden Zahlungsmethoden in verschiedenen EU-Ländern Geduld und Kreativität erfordert, sagt Vogt weiter. „Ladevertrag und Ladekarte hängen mit dem **Roamingabkommen** der einzelnen Länder zusammen“, erklärt er. „Man muss sich gut informieren, wo das passt, denn die eigene Kredit- oder EC-Karte wird häufig erst recht nicht akzeptiert oder erfordert einen komplizierten Anmeldeprozess mit App.“

Im *Youtube-Video* (<https://www.youtube.com/watch?v=sXYYHh5bsCE>) des ADAC-Experiments versucht Vogt eine halbe Stunde lang an einer slowenischen Ladesäule zu bezahlen. Im Gespräch mit Background erzählt er, dass der Strompreis an der Ladesäule bei Ad-hoc-Bezahlung mit Karte schon mal um **bis zu 80 Prozent steigen** kann, wenn Kund:innen kein passendes Abo haben.

Marie Rajon Bernard vom ICCT empfiehlt das Reisen mit dem E-Auto in den europäischen Süden und Osten trotzdem: „Es erfordert wesentlich bessere Planung, aber dafür stehen **viele Online-Tools** und Apps zur Verfügung.“ Beispielhaft nennt die Expertin *PlugShare* (<https://www.plugshare.com/>), *ChargeMap* (<https://chargemap.com/map>) und *ChargeFinder* (<https://chargefinder.com/en/charging-station-berlin-lindenstr-113/pgpxn6>) als Anwendungen mit denen häufig auch die Kompatibilität der eigenen Ladekarte mit dem Netz vor Ort überprüft werden könne.

## AFIR für EU-weite Mindeststandards

„Wir kämpfen sehr dafür, dass die Bezahlung europaweit ganz einfach direkt mit Kreditkarte möglich ist“, sagt Elektromobilist Vogt. Einheitliche Kartenzahlung an allen neu installierten Ladestationen ist auch eine der Anforderungen, welche die EU in der überarbeiteten Version der **Verordnung für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** (kurz AFIR für Alternative Fuels Infrastructure Regulation) festhalten will.

Die Kommission hat ihren Vorschlag im November vorgelegt, der Rat hat *seine Position* (<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/06/02/fit-for-55-package-council-adopts-its-position-on-three-texts-relating-to-the-transport-sector/>) im Juni festgelegt, fehlt noch das EU-Parlament. Dessen **Transportausschuss** wird Ende September oder Anfang Oktober abstimmen, das Plenum dann im November. Danach kann der **Trilog** starten. Fest stehe jedoch bereits, dass das Parlament einige Nachbesserungen und mehr Ambition fordern werde, erklärt der Abgeordnete **Ismail Ertug** (S&D), Berichterstatter für die Reform.

Sie soll die große Lücke im Ausbau schließen, die Lademöglichkeiten für E-Autos in der ganzen EU vereinheitlichen und damit das Henne-Ei-Problem der Elektromobilität auflösen. Daneben deckt die Verordnung auch etwa **Wasserstofftankstellen** und **Landstromanlagen** für Schiff- und Luftfahrt ab.

Für Pkw und Kleintransporter sieht der AFIR-Vorschlag der Kommission vor, dass ab 2025 **alle 60 Kilometer** ein Ladepunkt stehen muss – hier werde auch das Parlament mitgehen, so Ertug. Parallel dazu soll außerdem für jedes E-Auto eine Ladekapazität von einer Kilowattstunde geschaffen werden. Eine Analyse des ICCT zeigt jedoch, dass alle Mitgliedstaaten diese Ziele bis Ende 2021 bereits erreicht hatten. In naher Zukunft würde die Verordnung in den meisten Staaten somit keinen zusätzlichen Ausbau vorantreiben und wäre damit kurzfristig wirkungslos. Unter anderem deshalb will Ertug hier auf **drei Kilowattstunden** erhöhen, wobei dieser Anteil stufenweise abschmelzen würde, je mehr E-Autos unterwegs sind.

### **1000 Euro Strafe pro nicht installiertem Ladepunkt**

Doch was, wenn in einem Land nur wenige E-Autos zugelassen werden? Der flottenbasierte Ansatz würde dann nicht greifen. „Diese Sorge haben wir vor allem mit Blick nach Osteuropa“, so Ertug. „Deshalb wollen wir einen **zusätzlichen Mechanismus**, mit dem es für drei Prozent aller im Land zugelassenen Autos, auch der mit Verbrennungsmotor, Ladepunkte braucht.“

Insgesamt sollen damit **bis 2025 eine Million Ladepunkte** auf den Straßen installiert sein. Hält sich ein Mitgliedstaat nicht an die Vorgaben, die den Ausbau erreichen sollen, will das Parlament eine Strafe verhängen. Ertug schlägt dazu vor, dass der Staat **pro nicht installiertem Ladepunkt 1000 Euro** zahlen muss.

Ein Anlauf, die Verordnung zu reformieren, wurde bereits 2014 unternommen. Doch damals konnten sich die Mitgliedstaaten nicht auf verbindliche Ziele einigen. Stattdessen wurde es jedem selbst überlassen, einen **nationalen Rahmen** zu stecken, wie die Ladesäulen im jeweiligen Staat aufgebaut werden sollen. „Aber nur wenige Staaten haben solche Pläne dann eingereicht. Das hat genau diese Lücke von **sechs oder sieben Jahren** gerissen, die uns heute fehlen“, kritisiert Ertug.

### **Preis pro Kilowattstunde**

Wie groß die Lücke ist, zeigen **Daten von ACEA**: Obwohl die Zahl der Ladepunkte in der EU in den letzten fünf Jahren um 180 Prozent zugenommen habe, bleiben die insgesamt 307.000 Lader weit hinter dem Bedarf zurück, sagt eine Sprecherin des Verbands. Eine aktuelle Studie zeigt, dass bis 2030 bis zu 6,8 Millionen öffentliche Ladepunkte erforderlich wären, um die vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Reduktion von 55 Prozent für Autos zu erreichen. Das bedeutet, dass die EU in weniger als zehn Jahren ein mehr als **22-faches Wachstum** erleben müsste.

Eben dieses Wachstum müsse geregelt werden, findet die EU: So ist ein Ziel der Verordnung – neben dem Ausbau der Infrastruktur – EU-weit die **gleichen Standards** einzuführen. Kund:innen sollen überall nicht nur dieselben Ladestecker finden, sondern für den Strom auch überall auf dieselbe Art bezahlen können – **mit Karte**. Damit das Preisniveau auf den ersten Blick vergleichbar ist, soll der **Preis pro Kilowattstunde** angegeben werden.

Das Parlament will außerdem erreichen, dass die Daten zu den Ladesäulen **zentral gesammelt** werden. Damit sollen die Nutzer:innen die Preise und das Angebot in ganz Europa auf einen Blick einsehen können. Heute liegen diese Daten bei den sogenannten **nationalen**

**Zugangspunkten** der Mitgliedstaaten, sie müssten also nur zusammengeführt werden.

### **Tourismusländer müssen nachziehen**

Aus Sicht der Urlauber:innen aus anderen EU-Ländern sei das deutsche Netz schon gut ausgebaut, meint ADAC-Experte Vogt: „Andere Tourismusländer müssen definitiv noch nachziehen.“ Einen zeitlichen Ausblick könne er nicht geben. Angesichts der EU-Regulierung sei es jedoch hilfreich, in **Fünfhresschritten** zu denken.

Wenn es wirklich mal brenzlich wird mit dem Batteriestand und das Liegenbleiben zur Gefahr, dann können Elektroauto-Fahrer immer noch hoffen, **dass es bergab geht**: Ein Teil der Batterie wird durch die *Rekuperation* (<https://de.motor1.com/news/437480/urlaubsreise-elektroauto-tipps-tuv-sud/>) wieder aufgeladen. *mit Alicia Prager*