

Fahrstrom auch nicht immer billiger als Sprit

Wer mit dem Elektroauto unterwegs sein will, muss nicht nur mit Lücken in der Ladeinfrastruktur zurechtkommen. Die Preise sind oft wenig transparent - und auch nicht unbedingt günstig. Am besten lädt man zu Hause selbst produzierten Strom
Von **Bernward Janzing**

An klassischen Tankstellen lässt sich der Spritpreis schon aus der Ferne erkennen. An den Ladesäulen für Elektroautos hingegen sucht man solche Markttransparenz vergebens. So schreckt potenzielle Fahrer von Batteriefahrzeugen nicht nur, dass sie noch [nicht flächendeckend auf Stationen zum Aufladen zugreifen können](#): Die Strompreise an den öffentlichen Tankstellen sind mitunter auch so hoch, dass die Energiekosten auf dem gleichen Niveau liegen wie bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor - wenn nicht sogar darüber.

"Hohe Preise" und einen "unwegsamen Tarifschunzel" an öffentlichen Ladesäulen hat der Ökostromanbieter Lichtblick in seinem ["Ladesäulencheck 2019"](#) beklagt. Spitzenreiter unter den 12 Anbietern, die dort analysiert werden, ist Eon mit 53 Cent pro Kilowattstunde, gefolgt von den Stadtwerken München mit 47 Cent. Nutzten die Kunden das Roaming, tanken sie also an Ladesäulen von Unternehmen, mit denen sie keinen Vertrag haben, wird es noch teurer.

Über die Lichtblick-Untersuchungen hinaus gibt es übrigens bisher kaum systematische Markterhebungen. Daher stützen sich bislang von der Monopolkommission der Bundesregierung bis zur Verbraucherzentrale alle Akteure auf die Zahlen des Ökostromanbieters. Auch der Branchenverband BDEW hat keine eigene Statistik, und selbst der Bundesverband eMobilität teilt auf Anfrage nur mit, dass "keine Statistiken zum Thema Ladetarife vorliegen".

Die mangelnde Preistransparenz könnte manchem Akteur in der Elektroautodebatte durchaus entgegenkommen: Autobahntankstellen, an denen mitunter sogar 65 Cent je Kilowattstunde fällig werden, sind nicht unbedingt geeignet, das elektrische Fahren als günstige Alternative erscheinen zu lassen.

Für die Kunden sind die Tarife zudem schwer vergleichbar, weil an den Säulen oft nicht nur die Kilowattstunden abgerechnet werden. Zwar sind Tarife, die sich allein an der Ladezeit bemessen, seit April 2019 nicht mehr zulässig. Aber eine zeitbezogene Komponente als ein Bestandteil des Preises ist weiterhin möglich. Denn das könnte schließlich an Orten auch wieder sinnvoll ein, wo Autobesitzer den Platz vor der Ladesäule ansonsten als billigen Parkplatz missbrauchen. Auch andere Kombinationen, bei denen Kilowattstunden mit weiteren Entgeltkomponenten gekoppelt werden, sind erlaubt. Nicht unüblich ist es zum Beispiel, für jeden Tankvorgang einen Grundpreis zu berechnen.

Im Schnitt werden an den öffentlichen Ladestationen inzwischen rund 40 Cent je Kilowattstunde fällig. Da der Durchschnittsverbrauch der heutigen Batteriefahrzeuge bei 18 bis 20 Kilowattstunden für 100 Fahrkilometer liegt, ergeben sich im Schnitt Energiekosten von 7 bis 8 Euro für diese Strecke. Ein Diesel, der 6 Liter verbraucht, kommt ungefähr auf den gleichen Betrag, ein Benziner, der 7 Liter Super schluckt, auf aktuell rund 10 Euro Energiekosten.

Im Mittel ist Fahrstrom von der Ladesäule etwa 10 Cent teurer als Haushaltsstrom. Die Firma Lichtblick, die keine eigenen Ladesäulen betreibt, führt das auch darauf zurück, dass einzelne Anbieter eine marktbeherrschende Stellung hätten. Die Monopolkommission sieht aber bisher keinen Grund einzugreifen. Für sie ist der höhere Strompreis im Vergleich zum Haushaltsstrom "als Indikator für Marktmacht eher unzuverlässig". Der Aufschlag sei vielmehr naheliegend, schließlich müssen die teuren Ladesäulen finanziert werden. [In der Branche gilt es zudem als offenes Geheimnis, dass die Tankstationen allzu oft noch ein Zuschussgeschäft sind.](#)

Zu Hause muss der Elektroautofahrer selbst in die Ladeinfrastruktur investieren. Montiert er sich eine Wallbox - eine spezielle Ladesteckdose für Elektroautos - in die Garage, sind die Vollkosten beim Laden zu Hause vergleichbar mit den Strompreisen an öffentlichen Stationen. Überschlüssig kann man so rechnen: Eine Wallbox inklusive Montage kostet rund 1.500 Euro. Schreibt man diese Investition über zehn Jahre ab, ergibt sich bei einem jährlichen Verbrauch von 1.500 Kilowattstunden Fahrstrom ein rechnerischer Aufschlag von 10 Cent je Kilowattstunde für die Ladebox. So ergibt sich - kaufmännisch kalkuliert - bei einem Haushaltsstrompreis von 30 Cent auch zu Hause ein Gesamtpreis von 40 Cent je Kilowattstunde.

Fazit also: Wirklich spürbare Preisvorteile mit dem Elektroauto lassen sich nur dann erzielen, wenn man Strom tankt, den man selbst billig erzeugt hat. Das kann beispielsweise **Solarstrom** sein, der heute für 10 Cent pro Kilowattstunde vom Dach kommt. Oder wenn man - beispielsweise beim Arbeitgeber - kostenlos oder subventioniert tanken kann. Dann also, wenn jemand anders den Fahrstrom teilweise oder sogar vollständig bezahlt.



Hurra, eine öffentliche Ladestation! Aber wo steht der Preis? Ralph Peters/imago

Bernward Janzing

Quelle: taz.die tageszeitung vom 09.12.2019, Seite 9

Dokumentnummer: T20190912.5644317

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/TAZ_6175d7b9483d04099835d7c5c3bf097c1cf5bc1c

Alle Rechte vorbehalten: (c) taz, die tageszeitung Verlagsgenossenschaft e.G.

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH