



Fotos: Michael Blumenstein

Ladepark-Romantik. Bei den aktuellen Preisen wird einem jedoch schnell übel. Das Ladekartenchaos kommt zurück.

Ihr Tarifgebiet endet hier

Einheitstarif lautete das Schlagwort für transparente Preise an öffentlichen Ladesäulen. Diesen Tarif gibt es aber (fast) nicht mehr und das tut der E-Mobilität nicht gut.

Elektromobilität hat für viele noch immer einen Hauch von Abenteuer und Ungewissheit. Es ist noch viel zu tun, keine Frage. Doch viele Dinge laufen nach Plan. In Deutschland gibt es mehr als 103.000 Ladepunkte, die das langsame AC-Laden mit 11 bis 22 kW ermöglichen. Davon geben mehr als 76.000 Punkte 22 kW ab. Bei den CCS-Schnellladepunkten, die ab 22 kW beginnen und mittlerweile vereinzelt bis zu 400 kW leisten, sind es mehr als 25.000 Ladepunkte – meist entlang der Autobahnen, vermehrt aber auch an Supermärkten und Tankstellen.

Erfahrene Elektro-Vielfahrer kennen ihre präferierten Ladepunkte – sofern die Strecke bekannt ist. Denn nicht jede Ladesäule hat einen attraktiven Standort. Apps helfen, um die passenden Ladepunkte zu finden. Erschwerend kommt hinzu, dass die Auto-Navis nicht immer einen akzeptablen Ladeplan in die Strecke integrieren.

Hilfreich ist in jedem Fall der Einheitstarif. Bei diesem gab es fixe Preise fürs Laden im öffentlichen Raum – egal wo. „Ausnahmen“ gab es, oft lautete diese Ioney, die teurer waren. Mittlerweile gibt es viele Ausnahmen: EWE Go, Aral Pulse, EnBW – je nach Anbieter der Ladekarte. Könnte man sich aufgrund der Anzahl an öffentli-

chen Ladepunkten auf eine Karte konzentrieren, ist es wieder sinnvoll, mehrere dabei zu haben und zu wissen, welche wo am günstigsten ist – verbunden mit dem Übel, mehrere Rechnungen zu bekommen. So wird aus dem Einheitstarif wieder ein Tarif-Chaos, bei dem niemand abschätzen kann, wie teuer das Laden außer Haus werden wird. Klar, die Preise werden in den Apps der Ladeanbieter ausgewiesen. Das hilft jedoch nicht, wenn die freie Säule neben dem Zielort steht, an dem man sich die nächsten 90 Minuten aufhält. So ist es bei EnBW nun keine Seltenheit, dass man 89 Cent pro kWh zahlen muss – für das AC-Laden. Da lohnt es, wenn man zuvor an einem eventuell vorhandenen EnBW-Ladepark die 30 Minuten Zeit investiert, um mit 300 kW DC zu laden – für dann 49 Cent pro kWh, was im Tarif M (7,99 Euro brutto Grundgebühr) Usus ist.

Preisexplosion seit Sommer

EnBW dominiert den Schnelllademarkt mit rund 5.000 Ladepunkten. Doch nicht nur EnBW kehrt dem Einheitstarif den Rücken und verteuert damit im Schnitt für die meisten Kunden die „Außer-Haus-Ladevorgänge“.

Die Rechnung der Tecvia GmbH, zu der Autoflotte gehört, sieht folgendermaßen aus. Mai 2024: 5 x AC-Laden für je 57 Cent/kWh. 6 x DC-Laden, davon 3 x an EnBW-Ladepunkten zu 49 Cent und 3 x bei anderen Betreibern zu 57 Cent – das war kalkulierbar.

Am 4. Juni endete der Einheitstarif: AC-Laden kostete seitdem auch mal 89 Cent/kWh. DC zahlten wir 3 x 49 Cent (Säulenbetreiber EnBW) sowie bei „Fremdbetreibern“ 69, 74, 79, 84 Cent pro kWh. Im Juli AC-Laden 1 x 59 Cent, 3 x 74 und 4 x 89 Cent. Fürs DC-Laden 69, 74 und 79 Cent. Der August folgte (AC) mit 69 und 79 Cent sowie beim DC-Laden 49 (EnBW-Ladepunkte) 74, 79 und 89 Cent. Umgehen lässt sich diese Preisteigerung mit Apps, bei denen Betreiber ausgeblendet werden können – die teuren fliegen raus. Dann jedoch erinnert die Anzahl der Ladepunkte an eine Zeit von vor sieben Jahren und ist nicht nutzbar.

Der Einheitstarif ist passé. Einzig die Stadtwerke Metzingen bieten diesen noch an – zudem ohne Blockiergebühr. Logpay mit Charge&Fuel macht bislang nur bei Ioney eine kleine Ausnahme. Die Frage ist: Wie lange noch? Einen weiteren Aspekt – Auslandsfahrten – blenden wir hier mal dezent aus. *Michael Blumenstein*