

# LichtBlick-Ladesäulencheck 2021

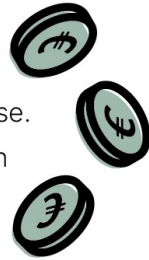
Oktober 2021

# E-Mobilität: Marktversagen an der Ladesäule

Die wichtigsten Ergebnisse des LichtBlick-Ladesäulenchecks 2021.

## Saftige Aufschläge für Wettbewerber

Die Ladesäulen-Betreiber diktieren die Strompreise. Sie verlangen von Wettbewerbern Aufschläge von **25 bis 100 Prozent**, in Einzelfällen sogar **bis 300 Prozent**.



## Monopolisten dominieren den Markt

Regionale Betreiber beherrschen den Markt. In vielen Regionen sind über 60 Prozent, in der Spitze **bis zu 95 Prozent aller Ladepunkte in einer Hand**. Die Monopolisten diktieren die Preise.



## Kompliziertes Laden

App? QR-Code? Ladekarte? Eine **Vielzahl von Anmeldeverfahren und Bezahlssystemen** macht das Strom-Laden zum Abenteuer.



## Überraschende Rechnungen

Meist ist nicht klar, was das Laden an einer Säule **kostet**. Abgerechnet wird auf vielen verschiedenen Wegen, oft fallen **Zusatzkosten** an.



## Überhöhte Preise für E-Mobilist\*innen

Strom an der Ladesäule ist beim Schnellladen **bis zu 140 Prozent**, beim Normalladen **bis zu 48 Prozent** teurer als Haushaltsstrom.



# Inhalt

- 01 Zusammenfassung: Ein Fall von Marktversagen
- 02 Ausbau der Ladeinfrastruktur geht zu langsam voran
- 03 Regionale Monopole: Bis zu 95 Prozent der Ladesäulen in einer Hand
- 04 Übersicht spontanes Laden: Weiterhin große Preisunterschiede
- 05 Laden bis zu 140 Prozent teurer als Haushaltsstrom
- 06 Das große Durcheinander: Intransparenz, Zugang, Abrechnung
- 07 Übersicht: Zugang zu Ladesäulen und Bezahlssysteme
- 08 Fazit: Marktversagen gefährdet Verkehrswende
- 09 Die Lösung für echten Wettbewerb: Das Durchleitungs-Modell
- 10 Politik: Richtige Analysen, falsche Lösungen
- 11 Untersuchungsmethode



# 01 Zusammenfassung: Ein Fall von Marktversagen

Ladesäulen sind keine Tankstellen. Erstens dauern Ladevorgänge länger als Benzin-Tanken. Zweitens beansprucht die öffentliche Lade-Infrastruktur aufgrund der längeren Ladedauer begrenzten Parkraum. Öffentliches Laden findet statt, während die E-Mobilistin ihr Auto parkt – während des Einkaufs, des Restaurantaufenthalts oder bei anderen Gelegenheiten.

Dieser Unterschied ist wichtig. Denn auch aus diesem Grund bilden sich im Ladesäulenmarkt – anders als im Tankstellen-Markt – **regionale Monopole**. In Ballungsräumen und Kommunen dominieren schon heute diejenigen Stadtwerke oder Konzerne, die gesellschaftsrechtlich mit den regionalen Netzbetreibern verbunden sind, mit bis zu 95 Prozent Anteil den Ladesäulenmarkt.

Diese Monopole sind **Gift für den Wettbewerb**, solange die Betreiber der Stationen zugleich auch die exklusiven Stromlieferanten an ihren Ladesäulen sind. Sie diktieren Preise, Zugangsbedingungen und Stromqualität. Zu diesem Schluss kam im September 2021 auch die Monopolkommission der Bundesregierung.

Die Auswirkungen dieser Fehlkonstruktion des noch jungen Ladestrom-Marktes untersucht der neue **LichtBlick-Ladesäulencheck 2021**. Bereits zum fünften Mal seit 2017 beleuchten wir mit Unterstützung des Datendienstleisters Statista die Verbraucher\*innenfreundlichkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Statista hat dafür die Tarife, Zugangsbedingungen, Bezahlmöglichkeiten und Abrechnungssysteme großer Ladesäulenbetreiber unter die Lupe genommen.

Neben Kaufpreis und Reichweite von E-Autos ist der **einfache Zugang** zu öffentlichen Ladestationen mit **fairen, transparenten Preisen und übersichtlicher Abrechnung** sowie garantierter **Ökostrom-Qualität** ein Eckpfeiler für das Gelingen der Verkehrswende.

Die **Ergebnisse des Ladesäulenchecks 2021** zeigen gegenüber den Vorjahren vereinzelte Fortschritte. So bieten mittlerweile alle untersuchten Anbieter Tarife auf Kilowattstunden-Basis an.

In Summe bleibt die Diagnose aber ernüchternd. Der Strom an der Standard-Ladesäule (22 kW, AC-Laden) ist **bis zu 49 Prozent teurer** als Haushaltsstrom, an der Schnellladesäule sind es **bis zu 140 Prozent**.

Zudem liegen LichtBlick Hinweise auf **kartellrechtswidrige Preisdiskriminierungen von Drittanbietern** durch die Ladesäulenbetreiber vor. Sie verlangen 25 bis 100 Prozent, in Einzelfällen sogar 200 bis 300 Prozent höhere Preise von Drittanbietern als von ihren eigenen Kund\*innen. Hier liegt ein eindeutiges Marktversagen vor.

Noch immer gibt es eine **Vielzahl von Zugangs-, Bezahl- und Abrechnungssystemen**. Verbraucher\*innenfreundlichkeit ist weiterhin Fehlanzeige.

Der **gordische Knoten des Monopol-Marktes** wurde bislang nicht durchtrennt. Lösungsansätze, die einen Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Ladesäulenbetreibern favorisieren, verkennen den Unterschied zwischen Tankstellen und Ladesäulen.

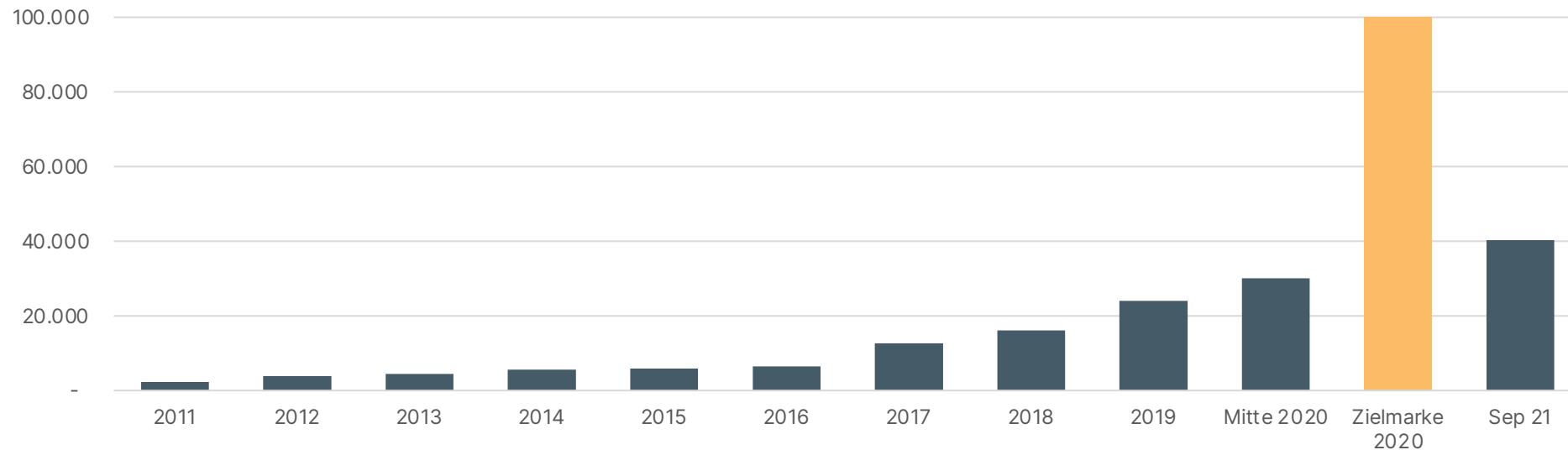
LichtBlick schlägt deshalb als Lösung den **Wettbewerb an der Ladesäule** vor – das sogenannte „Durchleitungs-Modell“. Jeder Stromlieferant soll künftig seinen Strom zu seinem Tarif an jede öffentliche Ladesäule liefern können. Technisch ist das einfach möglich. E-Autofahrer\*innen können dann – wie beim Haushaltsstrom – frei ihren Ladestrom-Anbieter wählen und jederzeit wechseln.

## 02 Ausbau der Ladeinfrastruktur geht zu langsam voran

**Öffentliche Ladeinfrastruktur** ist immens wichtig. So lebt etwa die Hälfte der Deutschen in Mietwohnungen – sie können in der Regel nicht zuhause laden. In Ballungsgebieten ist dieser Anteil deutlich höher und die öffentliche Ladesäule umso wichtiger. Das öffentliche Laden wird zudem immer wichtiger, wenn E-Autos mit höherer Reichweite vermehrt auch für längere Privat- und Dienstreisen genutzt werden.

Bis September 2021 wurden laut [Bundesnetzagentur](#) rund 40.300 öffentliche Ladepunkte errichtet. Die Große Koalition hatte sich 100.000 Ladepunkte bis 2020 zum Ziel gesetzt. Diese Ziel wurde trotz des anziehenden Ausbautempos deutlich verfehlt. Und: Der Ausbau hängt noch immer unnötig stark am Tropf öffentlicher Förderung.

Entwicklung AC-Ladepunkte in Deutschland vs. Zielmarke der Bundesregierung



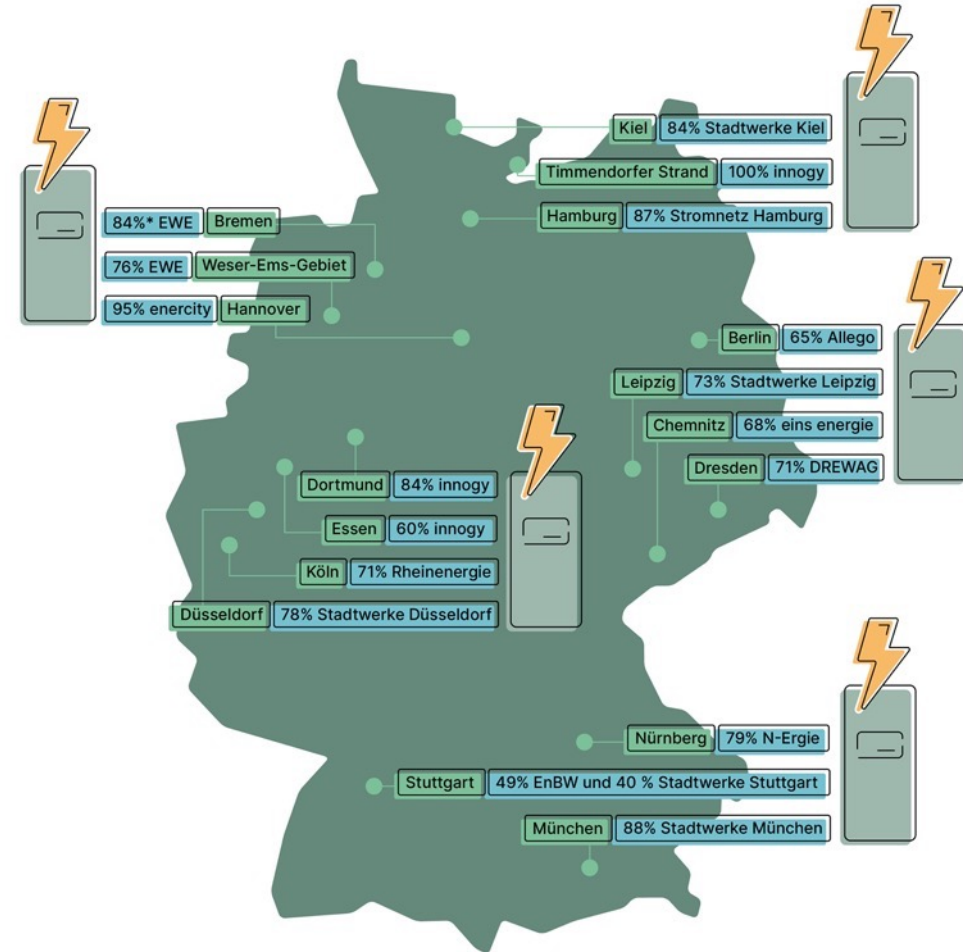
## 03 Regionale Monopole

### Bis zu 95 Prozent der Ladesäulen in einer Hand

- Der Ausbau der Ladesäulen geht nicht nur zu langsam voran. In vielen Regionen Deutschlands **dominieren auch große Anbieter den Markt**. Das zeigt eine Statista-Analyse im Auftrag von LichtBlick.
- Ein Fazit der Analyse: **Konzerne und die Stadtwerke bauen ihre regionale Monopolstellung aus**. Durch die mangelnde Konkurrenz können die Unternehmen so Tarife und Ladebedingungen weitgehend frei von Wettbewerb festlegen.
- Das führt zu **überhöhten Preisen** für Ladestrom deutlich oberhalb des Haushaltsstrompreises und zur **Preisdiskriminierung** von Wettbewerbern.
- Meistens sind es die regionalen Stromversorger, die sich das Monopol der Ladeinfrastruktur sichern. Sie profitieren dabei von den **Synergieeffekten mit den Stromnetzbetreibern** – in der Regel Tochter- oder Schwesterunternehmen im gleichen Konzern.
- In der Regel sind die Preise an der gleichen Ladesäule für regionsfremde E-Mobilist\*innen, die auf der Durchreise über einen Roaming- oder Drittanbieter laden, deutlich höher als die Preise für Verbraucher\*innen aus der Region, die direkt einen Tarif (mit Vertrag) des regionalen Ladesäulenbetreibers nutzen.
- Weitere Informationen: [LichtBlick-Monopolanalyse](#)

## E-Mobilität: Das Ladesäulen-Monopoly

Fehlender Wettbewerb in regionalen Ladesäulenmärkten führt zu überhöhten Preisen



\*71 % durch die EWE und weitere 13 % durch die swb (ebenfalls im Eigentum der EWE)

Quelle: LichtBlick SE / Statista / Verzeichnis von öffentlichen Ladesäulen der Bundesnetzagentur (Stand 01.04.2021). Es wurden ausschließlich gebührenpflichtige Ladesäulen berücksichtigt.

# 04 Übersicht spontanes Laden<sup>1</sup>: Weiterhin große Preisunterschiede

Ergebnisse Ladesäulencheck 2021: Erstmals rechnen alle Anbieter pro kWh ab

Anbieter	Ladepunkte		Preise in €/kWh		Preis für 100 km Ladung in €	
	Gesamt	davon Schnellladesäulen <sup>2</sup>	AC (bis 22 kW)	DC (≥50 kW )	AC (bis 22 kW)	DC (≥50 kW )
Ionity	418	418	X	0,79	x	10,77
Stadtwerke Leipzig	193	2	0,49	0,59	6,68	8,05
Stromnetz Hamburg / Hamburg Energie	1141	130	0,47 <sup>3</sup>	0,47 <sup>3</sup>	6,42 <sup>3</sup>	6,42 <sup>3</sup>
EnBW	3164	1587	0,45	0,55	6,14	7,50
Maingau	136	0	0,44	0,54	6,00	7,36
Allego	1529	623	0,39	0,59	5,32	8,05
EWE	1156	154	0,39	0,49	5,32	6,68
Stadtwerke Düsseldorf	222	10	0,39	0,49	5,32	6,68
RheinEnergie	285	7	0,39	0,39	5,32	5,32
Mainova	119	2	0,39	0,49	5,32	6,68
Stadtwerke München	1154	4	0,38	0,38	5,18	5,18
Stadtwerke Dresden	334	127	0,35	0,35	4,77	4,77
E.ON	1972	13	Spontanes Laden nur über andere Betreiber möglich			
Vergleich I: Haushalts-Strompreis					4,48	
Vergleich II: Tankfüllung Verbrenner					9,30	

1) Tarife ohne Vertragsbindung, Berechnungsgrundlage: Batterieladung für 100 km, VW ID3 (ca. 14 kWh) / 2) mehr als 100 kW / 3) inkl. 2,06 € Ladegebühr / 4) Laden zum Haushalts-Strompreis 0,32 €/kWh eines VW ID3 für 100km (ca. 14 kWh) / 5) Benziner, 6 Liter Verbrauch / 100 km, Preis Super E10 1,55 €/Ltr.

# 05 Laden bis zu 140 Prozent teurer als Haushaltsstrom

Marktversagen führt zu überhöhten Kosten und kartellrechtswidriger Preisdiskriminierung von Drittanbietern

## Spontanes Laden an der Standard-Ladesäule (AC, 22 kW)

- Die Preise für einen Ladevorgang (VW ID3, 100km Reichweite, 14kWh Strombedarf) variieren zwischen **4,77 €** und **6,68 €**.

## Spontanes Laden an der Schnell-Ladesäule (DC, über 50 kW)

- Die Preise für einen Ladevorgang (VW ID3, 100 km Reichweite, 14 kWh Strombedarf) variieren zwischen **4,77 €** und **10,77 €**. Schnellladen ist häufig teurer als das übliche AC-Laden.
- Insbesondere die großen Betreiber von Schnellladesäulen verlangen die höchsten Preise.

## Preisvergleich

- Würde Strom an der DC-Ladesäule genauso viel kosten wie Strom im Haushalt (0,32 €/kWh), läge der Preis für 100km Reichweite bei **4,48 €**. Der Strom an den Ladesäulen ist immer teurer – in der Spitze beim AC-Laden um **49 Prozent** und beim DC-Laden um **140 Prozent**.
- Eine Benziner-Tankfüllung für 100 km kostet **9,30 €**. In den hier genannten Fällen ist das AC- und DC-Laden laden – bis auf eine Ausnahme – fast immer preiswerter. Der Preisunterschied müsste allerdings bei angemessenen Ladestrompreisen deutlich größer sein.

## Roaminganbieter (vertragsgebunden)

- Roaminganbieter ermöglichen Kund\*innen den Zugang zu Ladenetzen unterschiedlicher Betreiber. Die Rolle dieses „Zwischenhändlers“ konnte sich herausbilden, weil es noch keinen echten Wettbewerb der Stromanbieter an der Ladesäule gibt.
- Die zwei untersuchten Roaminganbieter Plugsurfing und The New Motion verlangen in allen angeschlossenen Ladenetzen aktuell **0,48 €/kWh**. Roaming ist damit meist teurer als das direkte Laden beim Betreiber. **Ähnlich wie in der Vergangenheit das Telefon-Roaming die Telefongebühren unnötig erhöht hat, so verteuert das Roaming an der Ladesäule die Kosten der E-Mobilität.**

## Hinweise auf Preisdiskriminierung von Drittanbietern

- Bundesweite Fahrstrom-Angebote von Energieversorgern (wie z. B. von Maingau, EnBW oder LichtBlick) wurden für diese Untersuchung nicht weiter betrachtet.
- Energieversorger sind ohne das Recht auf Durchleitung ihres Stroms auf die Preisstellung der Ladesäulenbetreiber und vermittelnde Zwischenhändler angewiesen.
- LichtBlick geht nach seinen Markterfahrungen davon aus, dass Ladesäulenbetreiber von Drittanbietern regelmäßig 25 bis 100 Prozent, in Einzelfällen sogar 200 bis 300 Prozent höhere Preise verlangen als von ihren eigenen Kund\*innen. Dabei handelt es sich um eine kartellrechtswidrige Ausnutzung ihrer Monopolstellung. Dieser Befund unterstreicht den dringenden Reformbedarf des Ladesäulenmarktes.**



## 06 Das große Durcheinander: Intransparenz, Zugang, Abrechnung

- Die Preise für Benzin und Diesel an der Tankstelle sind transparent. Und jede\*r Fahrer\*in eines Verbrenners kann jede Tankstelle anfahren. Die gleiche Transparenz und Einfachheit erwarten Verbraucher\*innen auch bei Ladesäulen. Doch spontanes Laden ist alles andere als einfach und transparent.
- **Zugang zur Ladesäule:** Alle untersuchten Anbieter erlauben zwar spontanes Laden ohne Vertrag. Aber es muss in der Regel eine App geladen, ein QR-Code gescannt oder alternativ vorab eine Ladekarte bestellt werden.
- **Intransparente Tarife:** In der Regel ist direkt an einer Ladesäule nicht erkennbar, was der Strom kostet. Neben dem eigentlichen Strompreis pro kWh verlangen einige Anbieter noch weitere Gebühren – z. B. eine Grundgebühr pro Ladevorgang oder einen Minutenpreis, wenn eine bestimmte Parkdauer an der Säule überschritten wird.
- **Bezahlung und Abrechnung:** Es gibt eine Vielzahl von Bezahlssystemen, die je nach Anbieter variieren: Kreditkarte, Lastschrift, Bezahl-Dienstleister wie Paypal, Guthaben, SMS, Ladekarte, App. Entsprechend vielfältig sind die Abrechnungsmethoden. Ab Juli 2023 müssen alle neu errichteten Ladesäulen EC- und Kreditkarten-Zahlung ermöglichen.
- Ein weiteres Problem: Es gibt **keine vollständige Liste aller Lademöglichkeiten** für Endkund\*innen. Das Ladesäulenverzeichnis der Bundesnetzagentur beinhaltet nur Ladepunkte, die nach 2016 installiert wurden. Zudem liefert es keine Angaben zu den Kosten.



## 07 Übersicht: Zugang zu Ladesäulen und Bezahlssysteme

Anbieter	Zugang über ...	Bezahlung mit ...	Zusätzliche Park-Entgelte
Stadtwerke Leipzig	QR-Code; Browser	u. a. Kreditkarte	5,00 €/h, AC ab Standzeit 5 h / DC ab 3 h von 8 bis 20h
Stromnetz Hamburg / Hamburg Energie	RFID-Ladekarte (eRoaming); Direct Pay (SMS); Direct Pay (App)	eRoaming; Direct Pay (App oder SMS)	keine (aber Parkzeit begrenzt)
EnBW	EnBW mobility+ App; RFID Ladekarte; Intercharge Direct QR Code	Ladekarte; App Zahlungsmittel: Kreditkarte, SEPA, Guthaben, PayPal	0,10 €/min, max. 12,00 €, ab Standzeit 4h
Maingau	EinfachStromLaden-App; Ladekarte; Ladechip	Ladekarte; App Zahlungsmittel: SEPA, Kreditkarte	keine
Allego	App	Ladekarte (eRoaming); App; Zahlungsmittel: Kreditkarte, SEPA	keine
EWE	Mobility Card; App (mit Ladekarte)	Ladekarte; Zahlungsmittel: SEPA	keine
Stadtwerke Düsseldorf	RFID-Ladekarte	Ladekarte; Zahlungsmittel: SEPA, Kreditkarte	0,10 €/min, AC ab Standzeit 5h / DC ab 2h von 9 bis 21h
RheinEnergie	Ladekarte, QR Code	Ladekarte; QR Code; App	0,10 €/min ab Standzeit AC 5h von 7 bis 19h / DC ab 2h 24/7
Mainova	App; Karte	Ladekarte; QR Code; App	Ab 4h Standzeit 6,00 €/h von 8 bis 22 h, 2,00 €/h von 22 bis 08 h
Stadtwerke München	SWM-Ladekarte; Direktzahlung via Smartphone; Ladekarte anderer Anbieter	Ladekarte; App; QR-Code; Zahlungsmittel: SEPA, Kreditkarte	unklar (aber Parkzeit begrenzt)
Stadtwerke Dresden	E-Charging App; eRoaming	App; Ladekarte (eRoaming); Zahlungsmittel: Kreditkarte	keine
E.ON	App	App; Zahlungsmittel: SEPA	keine
Ionity	Kund*innenkarte; RFID-Token; App	Ladekarte; App; Zahlungsmittel: Kreditkarte	keine

## 08 Fazit: Marktversagen gefährdet Verkehrswende

Der fehlende Wettbewerb wird zum Hindernis für die Elektromobilität und damit auch zur Bremse für die grüne Verkehrswende.



Die **Anzahl der Ladepunkte** ist zu gering. Ländliche Gebiete sind bisher kaum erschlossen – eine vollständige Liste aller zugänglichen Ladepunkte fehlt nach wie vor.



Der **Zugang zu den Ladesäulen** ist für die meisten E-Auto-Fahrer\*innen kompliziert. Insbesondere überregionale Fahrten sind eine Herausforderung, weil die Anbieter unterschiedliche Anmelde- und Zahlverfahren nutzen.



Die **Ladetarife** sind auch im Jahr 2021 intransparent und teilweise deutlich überhöht. Roaminganbieter sind an die Preise der Ladesäulenbetreiber gebunden und verlangen in der Regel zusätzliche Aufschläge.



Es gibt keinen **Wettbewerb** zwischen den Ladesäulen oder an der Ladesäule, sondern der Betreiber legt den jeweiligen Preis fest.



LichtBlick liegen klare Hinweise **kartellrechtswidrigen Preisdiskriminierungen** vor, da Ladesäulenbetreiber 25 bis 100 Prozent, in Einzelfällen sogar 200 bis 300 Prozent höhere Preise von Drittanbietern verlangen als von ihren eigenen Kund\*innen. So wird Wettbewerb ausgehebelt. Hier versagt der Markt.





# 09 Die Lösung für echten Wettbewerb

## Das Durchleitungs-Modell

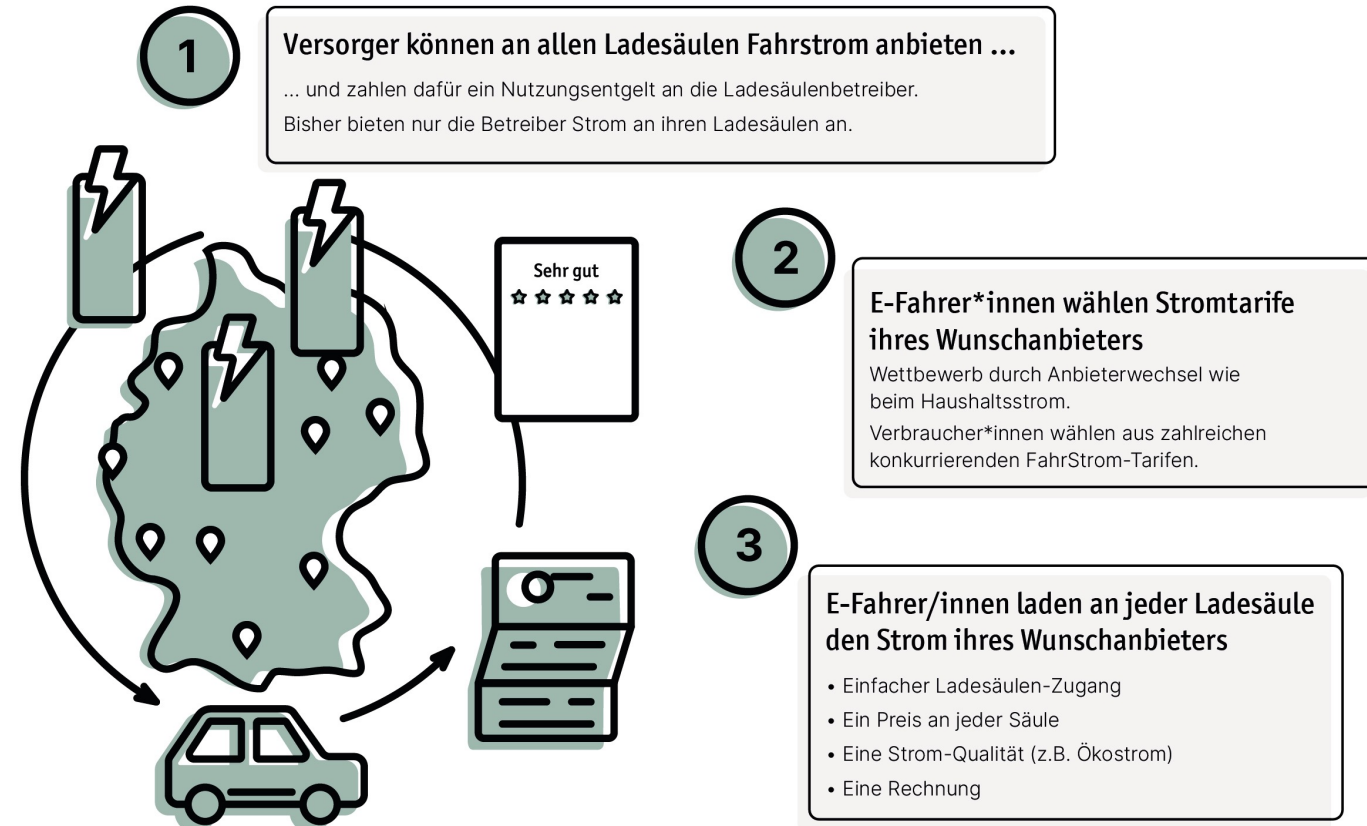
- **Durchleitungs-Modell:** Jeder Energieversorger erhält das Recht auf Durchleitung seines Stroms an öffentliche Ladesäulen. Die Bundesnetzagentur hat dafür bereits Rahmenbedingungen definiert. Damit sind Versorger nicht mehr von Stromlieferung und Preisen der Ladesäulenbetreiber abhängig.
- **Durchleitungs-Entgelt:** Im Gegenzug enthält der Betreiber ein reguliertes Durchleitungs-Entgelt für Installation, Betrieb und Wartung der Ladesäule.

## Die 3 Vorteile des Durchleitungs-Modells

- **Ausbau-Vorteil:** Die Ladesäulen-Infrastruktur wird über die Durchleitungs-Entgelte (mit-)finanziert und so unabhängiger von Förderung.
- **Wettbewerbs-Vorteil:** Dem aktuellen Marktversagen durch regionale Monopole und Preisdiskriminierung wird ein Riegel vorgeschoben. Wettbewerb entsteht durch die Möglichkeit zum Wechsel des Fahrstrom-Anbieters (analog zum Wechsel des Stromanbieters im Haushalt). Verbraucher\*innen können so zwischen zahlreichen Fahrstrom-Tarifen wählen.
- **Verbraucher\*innen-Vorteil:** Jede\*r E-Auto-Fahrende kann den Fahrstrom-Tarif des Anbieters ihrer\*seiner Wahl an jeder öffentlichen Ladesäule nutzen. Zugang erhält sie\*er durch eine Ladekarte oder per App. Preis und Stromqualität sind transparent. Alle Ladevorgänge erscheinen auf einer Abrechnung.

## E-Mobilität: So funktioniert Wettbewerb an der Ladesäule

Durch eine politische Reform können Deutschlands öffentliche Ladesäulen endlich verbraucherfreundlich werden. So würde das Laden nach dem sogenannten „Durchleitungs-Modell“ künftig funktionieren:





# 10 Politik: Richtige Analysen, falsche Lösungen

Politik und Behörden haben den Fehlentwicklungen beim Aufbau der Ladesäulen-Infrastruktur lange Zeit schweigend zugesehen und sie durch falsche Anreize oft noch befördert.

Aufgrund zahlreicher Beschwerden von Verbraucher\*innen, zunehmender Medienkritik, dem immer noch zu langsamen Ladesäulen-Ausbau und der schnell steigenden Zahl von E-Autos wächst der Reformdruck.

Während das Problem des fehlenden Wettbewerbs mehr oder weniger treffend analysiert wird, sind die Reformbemühungen in der Regel halbherzig oder sogar kontraproduktiv.

- Die ab Juli 2023 geltende **Pflicht zur Kartenzahlung** an neuen Ladesäulen ist nur ein unzureichendes Pflaster auf einem grundsätzlich falsch konstruierten Markt. Es bleibt beim Preis- und Qualitätsmonopol der regionalen Ladesäulenbetreiber und bei den uneinheitlichen Abrechnungsmodellen. Am Ende geht die Reform an den Bedürfnissen der Verbraucher\*innen nach freier Tarif-, Qualitäts- und Anbieterwahl vorbei.
- Die **Bundesnetzagentur** hat im Juni 2021 erstmals Rahmenbedingungen für das Durchleitungsmodell veröffentlicht. Allerdings sind Ladesäulenbetreiber bisher nicht verpflichtet, Stromanbietern die Durchleitung zu gewähren.
- Die **Monopolkommission** analysierte im September 2021 in einem Gutachten treffend Monopolbildung und fehlende Preistransparenz. Doch bei der Lösung setzt die Kommission auf konkurrierende Anbieter pro Region – ein bereits aus strukturellen Gründen zum Scheitern verurteilter Ansatz.
- Das **Bundeskartellamt** leitete im Juli 2020 eine Sektoruntersuchung ein. Dazu erklärt Bundeskartellamts-Chef Mundt: „Wir wollen in dieser frühen Marktphase der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge strukturelle Wettbewerbsprobleme identifizieren ... uns erreichen schon jetzt vermehrt Beschwerden über die Preise und Konditionen.“ Leider erklärte Mundt im September 2021 in der **FAZ**, dass das Durchleitungsmodell für seine Behörde aktuell keine Priorität genieße. Die Ergebnisse der Untersuchung werden Ende 2021 erwartet.



# 11 Untersuchungsmethode

- Der Datendienstleister Statista hat auf den Websites ausgewählter Ladeinfrastrukturbetreiber die Ladepreise, den Zugang und die Bezahloptionen an öffentlichen Ladesäulen recherchiert und zog ggf. Stichproben aus der jeweiligen Grundgesamtheit der aufgeführten Ladesäulen, um Preise und/oder Lasten zu erheben.
- Die recherchierten Daten wurden so aufbereitet, dass eine vergleichbare Übersicht über die aktuellen Tarife der Anbieter in konkreten Anwendungsfällen entsteht.
- Statista recherchierte die benötigten Informationen auf den Websites der Ladeinfrastrukturbetreiber.
- Für die Erhebung der Daten bzw. die Berechnungen der Cases wurden teilweise spezifische Annahmen getroffen.
- Es wurden nur Privatkund\*innentarife berücksichtigt. Für die hier veröffentlichte Auswertung werden nur die nicht vertragsgebundenen Privatkund\*innenentarife betrachtet.
- Parkgebühren und Gebühren für Internetverbindungen, SMS oder Telefonanrufe wurden nicht berücksichtigt.
- Die Daten der Untersuchung wurden im Juli und August 2021 von Statista erfasst.
- Alle Quellen und Annahmen sind von Statista in einem Recherchedokument dokumentiert.
- Berechnungsgrundlage für die Kostenvergleiche: Kosten pro kWh für eine Tankfüllung für 100 km mit einem VW ID3 (ca. 14 kWh), AC-3-Tarife ohne Vertragsbindung.
- Die Daten zu den Preisaufschlägen, die Ladesäulenbetreiber von Wettbewerbern verlangen, stammen von LichtBlick.



# Kontakt

Ralph Kampwirth  
Director Communication & Public Affairs

LichtBlick SE  
Zirkusweg 6  
20359 Hamburg  
Telefon: 040-63 60 1208

[ralph.kampwirth@lichtblick.de](mailto:ralph.kampwirth@lichtblick.de)  
[www.lichtblick.de](http://www.lichtblick.de)