

# ENERGIEDEPESCHE

INFORMATIONEN FÜR ENERGIEVERBRAUCHER

September 2019 | 34. Jahrgang | 3/2019

Bund der Energieverbraucher e. V.



ENERGIESTEURN ALS HEBEL ZUR SENKUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

## CO<sub>2</sub>-Preise für Klima und Gerechtigkeit

FERNWÄRME IM WANDEL: INNOVATIVE KWK UND SOLARTHERMIE

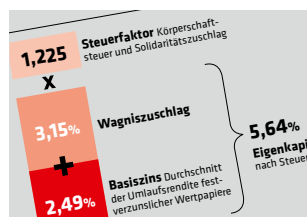
## Kohleausstieg mit Sonnenaufgang im Wärmenetz

WIE SEHR DIE ELEKTROMOBILITÄT AN LADEHEMMUNGEN LEIDET

## Laden von E-Autos daheim und unterwegs

SCHLUSS MIT DEN TRAUMRENDITEN FÜR DIE NETZBETREIBER

## Bundesgerichtshof stützt Netzentgelte zurecht



## 08 Netzentgeltrenditen vor dem BGH



## 14 Klimafreundliche und gerechte Energiepreise



## 18 Elektroautos aufladen daheim und unterwegs



## 26 Kohleausstieg im Wärmenetz

### ENERGIEAKTUELL

- 4 Solarstromvergütung vor dem Aus  
Entwurf für ein Klimaschutzgesetz  
Neue VW-Schummelsoftware
- 5 Halbwahrheiten zur Energiewende  
Windkraftflaute hält an
- 6 Alte Dachse ohne Ersatzteile  
Illegale FCKW-Freisetzungen
- 7 Solarstrom aus dem Baggersee  
Atomkraftwerke ohne Genehmigung

### PREISPROTEST

- 8 Netzentgelte vor Gericht
- 10 LichtBlick muss Wärme liefern  
Vorsicht Umzugsfalle  
Fehlende Warmwassermessung
- 11 Wer ist „Neukunde“?  
Versteckte Preiserhöhungen
- 12 Geschäft mit der Gas-Hausschau  
Etappensieg für Flüssiggaskartell
- 13 Befundprüfung unzuverlässig  
Recht zur Preisanpassung

### UMWELTPOLITIK

- 14 Klimafreundliche und gerechte Energiepreise
- 
- ### MOBILITÄT
- 18 Elektroauto-Ladelösungen für daheim
  - 20 Ladehemmungen öffentlicher Stromtankstellen
- 
- ### MEINUNGSFORUM
- 22 Leserbrief
- 
- ### ENERGIEBEZUG
- 24 Regelenergie-Poker gefährdet Netzstabilität
  - 25 Horror-Rechnung nach Ablesefehler
  - 26 Ortstermin: Kohleausstieg im Kieler Wärmenetz

### ERNEUERBARE

- 28 Sonnenaufgang im Wärmenetz

### ZUHAUSE

- 32 Tipps zum Stromsparen im Haushalt

### VEREININTERN

- 34 Tomorrow in Unkel  
Überhöhte Eigenkapitalrenditen  
Klimaprämie sofort!  
Anbieterwechselservice
- 35 Servicewelt für Mitglieder
- 39 Literatur und Termine

Impressum | *Energiedepesche* 3/2019

Die **Energiedepesche** erscheint vierteljährlich

**Redaktionsschluss**  
2. September 2019

**Herausgeber**  
Bund der Energieverbraucher e. V.  
Frankfurter Straße 1, 53572 Unkel  
Tel. 02224.123 123-0  
Fax 02224.123 123-9  
redaktion@energiedepesche.de  
www.energieverbraucher.de

Volks- und Raiffeisenbank Neuwied-Linz  
IBAN: DE82 5746 0117 0005 8137 72

**Einzelheft** 5 Euro inkl. MwSt.  
Abo für 4 Hefte inkl. Versand: 22 Euro  
Für Mitglieder ist der Bezug im Mitgliedsbeitrag enthalten.

**Chefredaktion und V.i.S.d.P.**  
Louis-F. Stahl (lfs)  
Dr. Aribert Peters (ap)

**Ständige Mitarbeiter**  
Manuela Engelbrecht (me)  
Leonora Holling (lh)  
Dr. Eva Lichtenstern-Peters (ep)  
Daniela Roelfsema (dr)  
Susanne Schneiderei (sus)

**Gastautor**  
Axel Horn

**Layout**  
DesignBüro Blümling, Köln  
mail@bluemlingdesign.de

**Titelbild**  
aapsky / shutterstock.com

**Bildnachweis**  
Urhebervermerk am jeweiligen Motiv,  
Lizenztext für CC-Lizenzen siehe  
www.creativecommons.org/licenses  
Übrige: Bund der Energieverbraucher e.V.

**Anzeigenleitung**  
BigBen Reklamebüro, Tel. 04293.890 890  
br@bb-rb.de | bdev.de/anzeigen

**Druck**  
Medienhaus Plump GmbH  
Rolandsecker Weg 33  
53619 Rheinbreitbach  
www.plump.de

Gedruckt auf CO<sub>2</sub>-neutral hergestelltem  
Recyclingpapier ausgezeichnet mit  
dem Umweltzeichen "Blauer Engel"  
ISSN: 0933-8055 | PVK/ZKZ: Z 2045 F

Eine Haftung für fehlerhafte oder unrichtige Informationen wird ausgeschlossen. Die Redaktion haftet nicht für Beiträge Dritter. Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

## Elektroauto-Ladelösungen für daheim

E-Auto-Interessenten stellen nach der reflexartig aufkommenden Reichweitenfrage direkt im Anschluss die wirklich entscheidende Frage: Wie lässt sich ein E-Auto aufladen? Für Eigenheimbesitzer ist diese Frage „nur“ technischer Natur. Für Mieter und Wohnungseigentümer hingegen leider häufig noch komplizierter. Wir geben einen Überblick.

Die „Reichweitenangst“ der meisten E-Auto-Interessenten legt sich bei näherer Betrachtung des eigenen Anforderungsprofils häufig schnell. Die Fahrzeuge haben inzwischen Reichweiten von etwa 300 Kilometer (Hyundai Ioniq oder Renault Zoe) bis hin zu 560 Kilometer (Tesla Model 3), jeweils ermittelt nach dem neuen WLTP-Messzyklus. Für den Winter und zur Sicherheit sollte jedoch ein guter Abschlag von rund 20 bis 30 Prozent eingeplant werden. Die verbleibenden 200 bis 400 Kilometer Reichweite sind für die täglichen Strecken der allermeisten Autofahrer aber vollkommen ausreichend. Zahlen des Statistischen Bundesamtes zufolge legen mehr als 50 Prozent der Berufspendler weniger als 20 Kilometer am Tag zurück und nur weniger als 5 Prozent fahren wirklich mehr als 100 Kilometer am Tag.

### Wo aufladen?

Nachdem sich die Reichweitenangst gelegt hat, stellt sich unweigerlich die Frage, wo und wie ein Elektroauto im Alltag geladen werden kann. Während für Reisen die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Frage kommt (siehe Seite 20 in diesem Heft), ist dies im Alltag keine zuverlässige und bequeme Lösung. Selbst wenn eine öffentliche Ladesäule direkt vor der eigenen Tür steht, sind die Tarife dort meist deutlich teurer als Haushaltsstrom und die Ladestationen werden auch durch andere Benutzer belegt. Glück hat, wer sich mit seinem Arbeitgeber auf eine Ladelösung am Firmenparkplatz einigen oder sich daheim selbst eine Lademöglichkeit schaffen kann.

Hier offenbart der Blick auf die Statistik jedoch ein großes Problem: Nach Zahlen des Instituts für Demoskopie Allensbach (IfD) leben mehr als 70 Prozent der Deutschen nicht in einem eigenen Haus, sondern in Mehr-

familienhäusern. Während Einfamilienhausbesitzer frei darüber entscheiden können, an ihrer Hauswand, im Carport oder in ihrer Garage eine Lademöglichkeit installieren zu lassen, haben Wohnungsbewohner bisher leider keinen Anspruch auf eine Lademöglichkeit für ihr Fahrzeug. Besonders ärgerlich ist diese Situation für Wohnungseigentümer, die zwar einen eigenen Parkplatz oder einen Garagenstellplatz besitzen, aber dort noch keinen Stromanschluss haben. Da es sich bei der Montage einer passenden Steckdose oder Wallbox um eine bauliche Veränderung handelt, ist diese nur zulässig, wenn alle Mit-eigentümer zustimmen.

### Recht auf eine Lademöglichkeit?

Dieses Hemmnis wollte die Bundesregierung längst abgestellt haben. Ein Ende 2017 bekanntgewordener Gesetzentwurf, der Mietern und Wohnungseigentümern mit einem Parkplatz das Recht einräumen sollte, auf eigene Kosten eine Lademöglichkeit errichten zu dürfen, ver-

lief Anfang letzten Jahres im Sande. Erst am 27. August 2019 kam das Thema wieder hoch: Justiz-Staatssekretär Gerd Billen kündigte an, dass der Rechtsanspruch für Wohnungseigentümer und Mieter auf eine Ladestation bis Ende 2020 Realität werden soll. Vorgesehen ist aber nicht etwa ein direkter Anspruch zur Errichtung einer Lademöglichkeit, sondern E-Auto-Interessenten sollen ihren Wunsch dem Vermieter vortragen, der diesen im Falle einer Wohnungseigentümergeinschaft in der zumeist jährlich tagenden Eigentümerversammlung vorbringen soll. Lehnt die Versammlung mehrheitlich ab, soll es ein Klagerecht vor Gericht gegen die Ablehnung geben. Oder anders ausgedrückt: Der für Ende 2020 geplante „Rechtsanspruch“ wird in der Praxis voraussichtlich ein zahnloser Papiertiger.

### Wie aufladen?

Zurück zur Technik: Besteht kein Zeitdruck, kann im Prinzip jede gängige Schutzkontakt-Haushaltssteckdose – kurz „Schuko“ – ein



Zwei der vom ADAC als „sehr gut“ getesteten 11-kW-Heidelberg-Wallboxen mit festem Kabel wurden im Carport eines Mehrfamilienhauses an eine neue Unterverteilung mit Schutzschaltern sowie Überspannungsschutz und geeichten Stromzählern angeschlossen. Für den leichten Anschluss einer dritten Ladestation wurde eine Ausbaureserve vorgesehen.



Elektroauto aufladen. Ein sogenanntes „Notladekabel“ – das von E-Mobilisten zumeist „Ladeziegel“ und von Technikern „ICCB“ genannt wird – gehört in der Regel zum Lieferumfang von E-Autos und verbindet die genormte „Typ 2“ E-Auto-Dose des Fahrzeugs mit einer normalen Schuko-Steckdose. Eine einfache Steckdose kann dauerhaft jedoch nur mit 10 Ampere belastet werden. Der Ladestrom ist daher auf 2,3 Kilowatt begrenzt (230 Volt mal 10 Ampere). Mit 11 oder 22 kW deutlich schneller laden lässt sich mit einer sogenannten „Wallbox“ (Wandladestation).

Dabei handelt es sich um ein Gerät, das dem Auto mitteilt, wie schnell es laden darf und idealerweise auch die benötigten Schutzschaltungen enthält. Je nach Ausstattung verfügen Wallboxen entweder über ein fest installiertes Ladekabel mit Typ-2-Stecker oder über eine Typ-2-Dose, dann braucht man zusätzlich jedoch noch ein passendes Ladekabel. Wallboxen mit Kabel sind in der Praxis meist deutlich komfortabler, da nicht für jeden Ladevorgang das Kabel aus dem Auto geholt werden muss. Bei der Anschaffung sollte unbedingt auf die nötige Kabellänge geachtet werden. Gute 5 bis 7 Meter sind meist durchaus sinnvoll. Von der Station zum Boden und wieder hoch zur Ladebuchse im Auto gehen nämlich bereits mindestens 2 Meter verloren – zumindest, wenn das Kabel nicht in der Luft hängen soll.

### Meldepflichtgruß aus Schilda

Seit dem 21. März 2019 sind private Wallboxen grundsätzlich beim Stromnetzbetreiber meldepflichtig. Gemäß § 19 der Niederspannungsanschlussverordnung ist zudem für Wallboxen ab 12 kW Ladeleistung vor der Installation eine Erlaubnis beim Netzbetreiber zu beantragen. Mit der Anmeldung muss eine „Konformitätserklärung“ des Wallboxherstellers eingereicht werden. Interessanterweise gilt dies nur für „Elektrofahrzeugladeeinrichtungen“, nicht aber für rote CEE-Drehstromsteckdosen, die im gewerblichen Bereich sehr verbreitet sind. Nicht selten hört man nun, dass sich Hausbesitzer einfach vom Elektriker eine solche Drehstromdose am E-Auto-Parkplatz installieren lassen und passend dazu separat eine Wallbox mit Drehstromstecker kaufen. So piffig dies auch klingt: Formaljuristisch ist diese kreative Lösung nicht korrekt.



Die 22-kW-Wallbox „go-eCharger“ ist nicht nur für die Wand gedacht. Ausgestattet mit einem Drehstromstecker muss das Gerät nicht durch eine Elektrofachkraft installiert werden und kann unterwegs auch zum Laden an anderen roten CEE-Dosen genutzt werden.

### Ladestrom

Für die tatsächliche Ladedauer kommt es neben der Wallbox auch auf das Fahrzeug an. Manche Fahrzeuge verfügen nur über einphasige Wechselstrom-Ladegeräte und laden damit selbst an einer Wallbox in Deutschland nur sehr langsam. Auch hier ist der Grund teilweise rechtlicher Natur: Während in Asien und Amerika Haushaltsanschlüsse nur einphasig sind, ist in Europa dreiphasiger Drehstrom verbreitet. Hierzulande dürfen einphasige Verbraucher zur Vermeidung einer Schiefast im Drehstromnetz nur mit maximal 4,6 kVA, also etwa 20 Ampere beziehungsweise 4,6 kW, laden. Eine dreiphasige 11 kW Ladestation leistet jedoch nur 16 Ampere (3,6 kW) pro Phase. 22-kW-Stationen mit 32 Ampere leisten dementsprechend 7,33 kW bei einer einphasigen Ladung und beschleunigen den Ladevorgang deutlich. Aber nur, wenn sich der Anwender nicht an die rechtliche Grenze von 4,6 kW hält. Fahrzeuge mit dreiphasigen Drehstrom-Ladegeräten sind daher hierzulande deutlich im Vorteil. Möchte man daheim schnell laden können, sollte bei der Fahrzeugwahl auf dreiphasige Ladegeräte geachtet werden – reicht auch eine Ladung über Nacht, können die einphasigen „Schnarchlader“ auch ausreichen.

### Smarte Einbindung

Eine Begrenzung des möglichen Ladestroms kann aber auch sinnvoll sein: Steht kosten-

günstiger Strom aus einer PV-Anlage oder aus einer stromerzeugenden Heizung zur Verfügung, kann die Ladestation dem E-Fahrzeug zur Optimierung des Eigenstromverbrauchs mitteilen, wie schnell geladen werden soll. Damit dies funktioniert, muss die Ladestation smart sein und die richtige Sprache sprechen. Leider gibt es keinen einheitlichen Standard. Amtron Premium und Xtra Ladestationen von Mennekes sprechen beispielsweise ab Werk mit dem Sunny Home Manager des Wechselrichterherstellers SMA. Go-eCharger Wallboxen sprechen hingegen die Smart-Home-Sprache „MQTT“ und Wallboxen der Firma Heidelberg haben einen sogenannten potenzialfreien Kontakt, den wiederum diverse Wechselrichter ansteuern können.

### Wallboxen im Test

Einen groben Überblick über die verfügbaren Wallboxen geben zwei Tests des ADAC. Der Automobilclub hat im November 2018 sowie im August 2019 insgesamt 18 Wallboxen getestet. Die Tester verglichen die Bedienfreundlichkeit, die elektrische Sicherheit und die Ausstattung der Wallboxen sowie die Preise der Geräte. Als gut und vergleichsweise günstig mit Preisen zwischen 500 und 600 Euro haben sich die 11-kW-Wallboxen Heidelberg Home Eco und Webasto Pure erwiesen. In der 22-kW-Klasse konnte nur die Mennekes Amtron Xtra 22 für stolze 1.900 Euro überzeugen. Leider nicht getestet wurde der für eine 22-kW-Wallbox mit rund 800 Euro sehr günstige go-eCharger. Die vollständigen Testergebnisse hat der ADAC im Internet veröffentlicht.

Louis-F. Stahl

► [bdev.de/adacwallboxtest](http://bdev.de/adacwallboxtest)

### Hilfe für Vereinsmitglieder

Die technischen Zusammenhänge sind kompliziert: Schiefastgrenzen, Ladeströme von Fahrzeug und Wallbox, Fehlerstromschutzschaltung, Leistungsvorgabe zur Eigenverbrauchsoptimierung und vieles mehr überfordert die meisten Verbraucher. Als Mitglied im Bund der Energieverbraucher berät Sie der Verein! Zögern Sie nicht und wenden Sie sich bei Fragen an die Prosumerberatung des Vereins (siehe Seite 38).

## Ladehemmungen öffentlicher Stromtankstellen

Wer daheim laden kann, hat es gut: Die eigene Wallbox ist für gewöhnlich nicht defekt oder zugeparkt und der Preis des Stroms ist bekannt. Wer aber mit einem E-Auto auch unterwegs laden möchte oder auf einer Fernreise zwischenladen muss, kann etwas erleben. Wir haben für Sie den Test gemacht.

Die E-Mobilität in Deutschland leidet an einem Henne-Ei-Problem: Ohne eine gut ausgebaute und einfach zu nutzende Ladeinfrastruktur bleiben Elektroautos Eigenheimbewohnern mit Wallbox vorbehalten – sofern nicht zufällig der Arbeitgeber eine Lademöglichkeit anbietet. Für Laternenparker bedeutet die E-Mobilität derzeit hingegen oft Stress: „Wann kann ich wo laden?“ wird zur alles bestimmenden Frage. Ohne eine größere Verbreitung der E-Mobilität wird es aber mangels Nachfrage nicht an jedem öffentlichen Parkplatz auch eine Steckdose geben. Zumindest nicht in Deutschland. Dass sich das Henne-Ei-Problem durchbrechen lässt, beweist ein Blick nach Norwegen. In der Hauptstadt Oslo wurde begonnen, jeden Parkplatz an der Straße mit einer Steckdose auszurüsten. An Stelle komplizierter Messungen und Abrechnungen werden die Stromkosten einfach pauschal mit den Parkgebühren abgegolten. Auf diese Weise können sich auch Stadtbewohner ohne eigenen Parkplatz und Wallbox ohne Sorgen ein E-Auto anschaffen. Und genau das tun die Norweger: Bereits im letzten Jahr hatten dort über 60 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge einen Stecker – Tendenz stark steigend.

### Online-Verzeichnisse weisen den Weg

Zurück nach Deutschland: Hier zählte das Stromtankstellenverzeichnis des Online-Portals [www.goingelectric.de](http://www.goingelectric.de) bundesweit im September 2019 rund 16.900 Ladestationen. Ein nicht unerheblicher Teil dieser Ladestationen ist jedoch eher halböffentlich und befindet sich auf Kundenparkplätzen oder in Parkhäusern. Bei gut 20 Prozent aller Lademöglichkeiten handelt es sich zudem um einfache Schuko-Steckdosen, die mit rund 2,5 kW beispielsweise zur Vollladung eines Tesla über 24 Stunden benötigen. Den Löwenanteil von 52 Pro-

zent stellen Typ-2-Ladepunkte mit Drehstrom (AC) zwischen 11 und 22 kW – also genau den Anschluss und die Ladezeit, die Eigenheimbesitzer von der Wallbox daheim gewohnt sind. Zählt man die Gleichstrom-Schnellladestationen (DC) mit CCS und CHAdeMO, kommt man auf eine Zahl von rund 2.100 – für beide Steckerarten zusammengerechnet. Für Benzin und Diesel zählte der ADAC im Jahr 2018 hingegen gut 14.100 Tankstellen. Auch wenn dieser Vergleich hinkt, wird deutlich, dass man für Fernreisen vorher planen muss, wo geladen werden kann.



Norwegen zeigt, wie es geht: Allein in Oslo wurden bereits an 1.300 öffentlichen Parkplätzen Steckdosen installiert, deren Nutzung in den Parkgebühren inkludiert ist. Weitere 700 Parkplätze sollen noch dieses Jahr elektrifiziert werden.

### Versorgung in der Fläche?

Betrachtet man die Verteilung der Ladestationen, wird deutlich, dass manche Regionen sehr gut erschlossen sind – und andere nahezu überhaupt nicht. Sogar von Stadt zu Stadt sind deutliche Unterschiede festzustellen. Während Hamburg seinen kommunalen Stromnetzbetreiber angewiesen hat, rund 500 Ladestationen an öffentlichen Parkflächen am Straßenrand zu errichten, sind es in der benachbarten Landeshauptstadt Kiel nur gut ein Dutzend. Wie es um die Ladestationsdichte in der eigenen Region sowie auf den typischen Reiserouten bestellt ist, kann man gut in der Kartendarstellung des GoingElectric-Stromtankstellenverzeichnisses einsehen.

### Eine Frage der Verlässlichkeit

Das bloße Vorhandensein von Ladesäulen ist aber kein Garant für deren Funktion und Verfügbarkeit. Im August haben wir in Hamburg und Schleswig-Holstein den Test gemacht: Von 20 testweise angesteuerten Ladestationen waren acht Ladesäulen defekt. Drei Stationen waren von nicht berechtigten Fahrzeugen sinnlos zugeparkt. Zwei Stationen sind zwar als „öffentlich“ in einem Verzeichnis gelistet, waren aber faktisch Fahrzeugen von Behörden oder Stadtwerken vorbehalten. Weitere zwei Stationen waren durch E-Fahrzeuge zum Laden belegt. An fünf Stationen hat das Aufladen tatsächlich funktioniert. Daraus ergibt sich eine Erfolgsquote von nur 25 Prozent. Wenn man sich die Zeit nimmt, um für die Energiedepesche testweise Ladestationen anzusteuern, mag es amüsant sein, 75 Prozent der Fahrten vergebens zu unternehmen. Auch wenn man daheim an der eigenen Wallbox laden kann und unterwegs nur zusätzlich kostenfreie oder sehr günstige Ladeangebote nutzt, kann es einem egal sein, ob die



Die bloße Anzeige „verfügbarer“ Ladestationen in Apps und Online-Verzeichnissen sagt oft wenig darüber aus, ob die Station wirklich nutzbar ist. Ein häufig anzutreffendes Problem sind defekte Ladesäulen und sogenannte „Bürgermeistersäulen“, die vor Behörden oder Stadtwerken medienwirksam errichtet wurden, aber für die Öffentlichkeit nicht frei zugänglich sind.

Stationen funktionieren und ob diese verfügbar sind. Wenn man aber auf öffentliche Stationen angewiesen ist, mit nahezu leerem Akku fernab der Heimat unterwegs ist oder als Laternenparker abends schlicht nach Hause möchte und dann erst an der dritten, vierten oder fünften Ladestation Erfolg hat, dann sinkt die Freude an der E-Mobilität rapide. Über einen Fall, wo ein E-Auto-Fahrer sechs Ladestationen in Folge vergebens ansteuerte und die Polizei rief, um die Stationen freischleppen zu lassen, berichtete kürzlich die Sendung extra 3 vom NDR:

► [bdev.de/extra3ladestation](http://bdev.de/extra3ladestation)

### Ladekartenchaos

Nur eine Ladestation zu finden, die nicht zugeparkt ist und funktioniert, genügt jedoch nicht. An E-Auto-Ladestationen kann man in aller Regel nicht einfach mit Giro- oder Kreditkarten bezahlen, wie nachts an Tankautomaten von Benzin- und Dieseltankstellen. Es braucht eine spezielle Ladekarte. Aber in den wenigsten Fällen genügt eine einzige Ladekarte. Manche Stationen akzeptieren nur Ladekarten bestimmter Anbieter. Die meisten kostenpflichtigen Ladesäulen akzeptieren jedoch inzwischen die gängigsten Ladekarten – nur verlassen sollte man sich darauf nicht. In unserer Stichprobe funktionierte das „Roaming“ genannte Nutzen fremder Ladekarten bei einem Stadtwerk an einem Tag, an einem anderen Tag wiederum nicht. Die Empfehlung der Hotline zur Lösung dieses Phänomens: „Besorgen Sie sich doch unsere Ladekarte im Kundenzentrum, die funktioniert immer.“ Man sollte also besser mehrere Ladekarten im Handschuhfach parat halten. Im Notfall kann man allerdings viele Stationen inzwischen auch ohne Ladekarte über einen QR-Code mit dem Smartphone über ein Webportal freischalten. Zumindest, sofern man ein

PayPal-Konto oder eine Kreditkarte hat. Dies ist aber mühsam und mit einem hohen Pauschalpreis meist auch teuer und daher nur im Notfall sinnvoll.

### Preischaos

Vorab zu wissen, was einen das Aufladen kosten wird, ist ohnehin ein Glücksspiel. Je nachdem, welche Ladekarte man an welcher Ladestation verwendet, können sich ganz unterschiedliche Preise ergeben (siehe Tabelle). Einer der wenigen Ladekartenanbieter, bei dem man an allen Ladestationen, die die Karte akzeptieren, den gleichen Preis zahlt, ist der Energieversorger Maingau. Stromkunden, die auch ihren Haushaltsstrom von Maingau beziehen, zahlen günstige 25 Cent/kWh und Kunden, die nur die Ladekarte von Maingau haben, zahlen 35 Cent/kWh. Wenn Sie nun beispielsweise 50 kWh schnellladen, kostet Sie dies 17,50 Euro. Hätten Sie jedoch eine NewMotion-Ladekarte genommen, wären es bei einer Allego-Säule nur 7,50 Euro und bei einer innogy-Säule 9,52 Euro gewesen. Es lohnt sich folglich, vor jedem Ladevorgang zu vergleichen.

### Insel der Glückseligen

Leise dahinsummen, ruckfreies Beschleunigen mit einem enormen Drehmoment selbst im Kleinwagen und dabei noch ein gutes Umweltgewissen haben zu können: Ein Elektroauto zu fahren macht einen ungeheuren Spaß! Wenn man ein Elektroauto nur im Nahbereich nutzt und daheim aufladen kann, ist es auch noch sehr bequem und zuverlässig. Ist man jedoch Laternenparker oder möchte Reisen außerhalb der Akkureichweite unternehmen, wird man mit einer Infrastruktur konfrontiert, die einen nur die Haare raufen lässt! Es sei denn, man fährt ein Auto von Tesla: Dieser Hersteller bietet seinen Kunden ein gut ausgebautes europaweites Supercharger-Netz zu klaren Preisen. Warum die freien Ladestationsbetreiber nicht einfach direkt die inzwischen auch kontaktlos funktionierenden Giro- sowie Kreditkarten akzeptieren und einen eindeutigen Preis an ihre Säulen schreiben, bleibt ein Rätsel – es würde das wohl größte Hemmnis für den Durchbruch von E-Autos schlagartig lösen. Louis-F. Stahl

### Aktuelle Ladekartentarife im Überblick

Preis in Euro/kWh		ALLEGRO	EnBW	INNOGY	IONITY	LADENETZ
<b>Telekom Get Charge</b>	AC	0,29	0,89	0,29	–	0,89
	DC	0,39	0,89	0,39	0,39	0,39
<b>Maingau*</b>	AC	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25	–	0,35 / 0,25
	DC	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25	0,35 / 0,25
<b>NewMotion</b>	AC	0,59	0,07 pro Minute	0,39	–	0,48 zzgl. Gebühren
	DC	0,59	0,40 pro Minute	9,52 pro Ladung	7,60 pro Ladung	0,50 pro Minute, zzgl. Gebühren

\* Maingau Haushaltsstromkunden erhalten auf den Maingau Autostrom 0,10 Euro/kWh Rabatt. Nach 240 Minuten (AC) bzw. 60 Minuten (DC) berechnet Maingau eine Blockiergebühr in Höhe von 10 Cent/Minute.



## Der Verein und seine Ziele

- Möglichst schnell 100% Erneuerbare
- Faire und gerechte Energiepreise
- Über 10.000 Mitglieder
- Unabhängig von Staat und Industrie
- Gemeinsam mehr erreichen
- Anerkannt gemeinnützig
- Bundespreis Verbraucherschutz 2017
- Jahresbeitrag 44 Euro, ermäßigt 29 Euro

» Der Bund der Energieverbraucher ist ein guter Freund in rauen Zeiten!

Peter Glas

» Die Energiedepesche gehört zu den wenigen Zeitschriften, die mich über Energiefragen tiefgründig informieren.

Prof. Dieter Plappert

» Ihre Arbeit ist einfach wunderbar! Ich wünsche Ihnen und allen Mitstreitern weiter viel Kraft und Wehrhaftigkeit und alles Gute und Liebe.

Dolores Mihalko

## Gut aufgehoben in allen Energiefragen

» Seit ich Mitglied im Bund der Energieverbraucher e.V. bin, behandeln mich die Versorger mit großem Respekt.

Josef Klein

» Im Laufe meiner Jahrzehnte der Mitgliedschaft habe ich viele wertvolle und kostensparende Tipps sowie Informationen erhalten, die man kaum in Geld aufwiegen könnte.

Peter Finn

## Ihr Vorteil durch eine Mitgliedschaft

- Einen guten und günstigen Energieanbieter finden: Wir übernehmen Ihren kompletten Anbieterwechsel
- Prüfung Ihrer Energieabrechnungen
- Beistand durch Rechtsanwälte, die auf Energiefragen spezialisiert sind
- Beratung durch Energieexperten zu den Themen Heizung, Dämmung, Hausgeräte, Flüssiggas, Schornsteinfeger, Smart Meter und Photovoltaik
- Verleih von Wärmebildkameras, Energiemonitoren und weiteren praktischen Messgeräten
- Hilfe am Telefon, per E-Mail sowie persönliche Beratung in der Bundesgeschäftsstelle Unkel und dem Regionalbüro Rheinland in Viersen

### Bund der Energieverbraucher e. V.

Frankfurter Str. 1 | 53572 Unkel  
Telefon: 02224.123 123 0  
E-Mail: [info@energieverbraucher.de](mailto:info@energieverbraucher.de)  
Internet: [www.energieverbraucher.de](http://www.energieverbraucher.de)

  
**bund der energie verbraucher**  
Netzwerk Energiezukunft

