

LADEPREISE ALS SCHLÜSSEL FÜR DEN ERFOLG DER ELEKTROMOBILITÄT



Positionspapier des ACE Auto Club Europa zur fairen Gestaltung von Ladepreisen

17. November 2025

Als ACE Auto Club Europa setzen wir uns für eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität ein, die alle Verkehrsmittel einschließt. Elektromobilität ist ein zentraler Baustein der Zukunft und darf kein Privileg für wenige bleiben. Damit der Umstieg gelingt, müssen Ladepreise fair, transparent und für alle Verbraucherinnen und Verbraucher nachvollziehbar sein. Dieses Positionspapier zeigt auf Basis eigener Untersuchungen, wo die aktuellen Schwachstellen liegen und welche Maßnahmen erforderlich sind, um das öffentliche Laden von Elektroautos einfach, bezahlbar und verbraucherfreundlich zu gestalten.

Aktuelle Lage der Elektromobilität

Die Elektromobilität in Deutschland wächst rasant. Über 1,7 Millionen vollelektrische Fahrzeuge sind bereits zugelassen, bis 2030 sollen insgesamt 15 Millionen auf den Straßen unterwegs sein. Damit dieses Ziel erreicht wird, wurde der Umweltbonus 2016 von der Bundesregierung beschlossen, um den Kauf von Elektrofahrzeugen, Plug-in-Hybriden sowie Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeugen gezielt zu fördern. Die finanzielle Prämie unterstützte Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Neuanschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge und wurde rückblickend als äußerst erfolgreiches Förderinstrument bewertet. Über acht Jahre wurden rund zehn Milliarden Euro ausgezahlt und damit der Kauf von Elektroautos maßgeblich unterstützt. Ende 2023 wurde das Förderprogramm jedoch vorzeitig eingestellt, was bei vielen Kaufinteressierten zu Verunsicherung führte und den Absatz von Elektrofahrzeugen kurzfristig bremste. Dennoch ist festzuhalten, dass das Programm die Elektromobilität in Deutschland spürbar vorangebracht hat.

Um das Ziel von 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis 2030 weiterhin zu erreichen, sieht die Bundesregierung jedoch weiteren Handlungsbedarf: Die Anschaffungskosten müssen weiter sinken und die Modellvielfalt wachsen, um zusätzliche Käuferinnen und Käufer zu gewinnen und den Hochlauf der E-Mobilität weiter zu beschleunigen. Zur Unterstützung dieses Ziel wurde der Ausbau auf eine Million öffentlicher Ladepunkte ausgerufen. Das Angebot der E-Autos sowie die Ladeinfrastruktur wurden in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, doch treten nun neue Herausforderungen zutage – insbesondere beim Ladevorgang selbst: Ladetarife sind zu teuer, unübersichtlich und kaum vergleichbar. Dabei muss klar zwischen zwei Gruppen unterschieden werden: Verbraucherinnen und Verbraucher, die zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können, profitieren von deutlich niedrigeren Stromkosten und festen Tarifen. Wer dagegen auf öffentliche Ladepunkte angewiesen ist, zahlt im Alltag oft das Doppelte bis Dreifache und ist mit einem kaum durchschaubaren Tarifdschwung konfrontiert. Diese Ungleichheit gefährdet die gesellschaftliche Akzeptanz der Elektromobilität und widerspricht dem Ziel einer bezahlbaren Verkehrswende.

Um die E-Mobilität für eine breite Nutzergruppe attraktiv und vor allem alltagstauglich zu gestalten, sind niedrigere Preise an öffentlichen Ladestationen sowie eine höhere Preistransparenz unerlässlich. Wir, der ACE Auto Club Europa, empfehlen hierfür die Umsetzung der folgenden Maßnahmen.

1. Tarifstrukturen vereinheitlichen

Die deutsche Ladeinfrastruktur ist geprägt von einer kaum überschaubaren Vielfalt an Tarifen, Apps und Roaminganbietern. Über hundert nationale und internationale Anbieter verfolgen in Deutschland eigene Preismodelle mit unterschiedlichen Grundgebühren, Zeittakten und Ladeleistungen. Der ACE hat an einzelnen Ladesäulen bis zu 50 verschiedene Tarife ohne Grundgebühr gezählt – ein Beispiel für die Unübersichtlichkeit des Marktes. Verbraucherinnen und Verbraucher müssen oft mehrere Apps oder Vergleichsportale¹ nutzen, um den günstigsten Preis zu finden. Diese Unübersichtlichkeit steht dem Ziel einer unkomplizierten, alltagstauglichen Elektromobilität entgegen. Es braucht eine Standardisierung der Tarifstrukturen mit einheitlichen Begriffen, klaren Preisbestandteilen und transparenter Abrechnung pro Kilowattstunde.

2. Laden muss bezahlbar sein

Ad-hoc-Laden ermöglicht es, E-Fahrzeuge spontan und ohne vorherige Registrierung oder Vertragsabschluss an öffentlichen Ladestationen aufzuladen. Die Bezahlung erfolgt direkt an der Ladesäule, etwa per Kreditkarte oder QR-Code. Demgegenüber erfordert das vertragsbasierte Laden eine vorherige Anmeldung, meist über eine Ladekarte oder App.

Die Preise an öffentlichen Ladesäulen liegen, nach unserer Untersuchung², aktuell zwischen 0,49 Euro und 0,96 Euro pro kWh. Bei einem Autobahn-Durchschnittsverbrauch von 22 kWh/100 km entstehen so Kosten von etwa 10,80 Euro bis 21,10 Euro – im Mittel rund 15,50 Euro pro 100 km. Insbesondere das Laden an Schnellladesäulen ist teurer als das Tanken eines Verbrenners. Ein Grund für das insgesamt hohe Preisniveau liegt in den generell hohen Stromkosten in Deutschland. Im internationalen Vergleich ist Strom hierzulande besonders teuer: Der durchschnittliche Haushaltsstrompreis liegt 2025 bei rund 39 Cent pro kWh, während er 2015 noch 29 Cent betrug. Diese Entwicklung zeigt, dass die hohen öffentlichen Ladepreise nicht allein durch Anbieterpolitik, sondern auch durch strukturell hohe Energiepreise bedingt sind. Eine wirkungsvolle Förderung für E-Fahrzeuge besteht in attraktiven Strompreisen. Wir fordern günstigen Strom (siehe 4.), da dieser der entscheidende Anreiz ist, der den Umstieg auf Elektromobilität wirtschaftlich und alltagstauglich macht. Eine Kostenparität zwischen Elektro- und Benzinfahrzeugen muss langfristig erreicht werden.

3. Ladetarife transparenter gestalten

Einer der größten Kritikpunkte aus Verbrauchersicht ist die fehlende Preisklarheit. Ladesäulen zeigen, wenn verfügbar, ausschließlich den Ad-hoc-Preis an. Deshalb braucht es drei konkrete Maßnahmen:

- Einführung einer Markttransparenzstelle für Ladestrom, die Preise aller Anbieter bündelt und öffentlich zugänglich macht.
- Verpflichtende Anzeige der tatsächlichen Ladekosten – Preis pro kWh, einmalige Gebühren und Blockiergebühren – spätestens mit der Authentifizierung an der Ladesäule, wie beim Tanken.
- Auskunftspflicht der Anbieter über den jeweils günstigsten verfügbaren Tarif, analog zu Mobilfunk- und Internetanbietern („Derzeit ist dein aktueller Tarif der für dich beste Tarif.“).

Diese Maßnahmen schaffen Übersichtlichkeit, Vergleichbarkeit sowie echte Entscheidungsfreiheit beim Laden. Im „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ ist eine Preistransparenzstelle fürs Ad-hoc-Laden vorgesehen. Diese würde jedoch nur einen kleinen Teil des tatsächlichen Markts für Ladestrom abdecken und sollte daher um alle Tarife mit und ohne Grundgebühr erweitert werden.

¹ Wie Ladefuchs, Moovit oder ChargePrice.App

² Stand September 2025

4. Klimapolitische Lenkungsinstrumente zugunsten der Elektromobilität anpassen

Die aktuelle CO₂-Bepreisung betrifft ausschließlich fossile Energieträger wie Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas. Strom selbst wird nicht direkt mit einer CO₂-Abgabe belastet, dennoch zahlen Verbraucherinnen und Verbraucher über Netzentgelte, Umlagen und Steuern indirekte Kosten, die auch das Laden von Elektrofahrzeugen verteuern. Um die Verkehrswende gezielt zu fördern, sollte die Bundesregierung prüfen, inwiefern Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung fossiler Kraftstoffe zugunsten der Elektromobilität umgeschichtet werden können. Ein solcher Mechanismus könnte die Kosten für Ladestrom senken und den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge beschleunigen.

5. Einführung des Durchleitungsmodells für Pkw-Ladeinfrastruktur prüfen

Um den Wettbewerb im öffentlichen Ladenetz zu stärken und Verbraucherinnen und Verbraucher zu entlasten, sollte die Bundesregierung das sogenannte Durchleitungsmodell auch für Pkw-Ladeinfrastruktur prüfen. Dieses Modell, das bereits bei der Ausschreibung des Schnellladenetzes für Lkw im Herbst 2024 als Fördervoraussetzung eingeführt wurde, trennt die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur von der Lieferung des Stroms. Das bedeutet, dass der Betreiber der Ladesäule nur die funktionsfähige Ladeeinrichtung bereitstellt und dafür ein Nutzungsentgelt erhält. Der Strom selbst stammt jedoch direkt vom gewählten Stromanbieter der Kunden und Kundinnen, mit dem auch die Abrechnung erfolgt. Damit wird das öffentliche Laden vergleichbar mit dem häuslichen Strombezug – die Nutzenden bringen ihren eigenen Tarif mit. Es erhöht die Preis- und Tariftransparenz, da die Verbraucherinnen und Verbraucher die Konditionen ihres eigenen Anbieters kennen und keine wechselnden Ad-hoc-Preise mehr befürchten müssen. Gleichzeitig fördert das Modell einen offenen Zugang aller Stromanbieter zu öffentlichen Ladepunkten und ermöglicht damit den Wettbewerb um faire Preise. Auch praktische Hürden, wie die Vielfalt an Zugangsmedien, könnten reduziert werden, da die Abrechnung direkt über den bestehenden Stromvertrag läuft.

Das Durchleitungsmodell kann das öffentliche Laden deutlich einfacher, transparenter und kostengünstiger machen. Die Erfahrungen aus dem Lkw-Schnellladenetz zeigen, dass es sich lohnt, bestehende Strukturen zu hinterfragen und neue Wege zu gehen. Daher sollte die Bundesregierung prüfen, wie das Modell auch im Pkw-Bereich eingeführt und bei positiver Bewertung schrittweise ausgeweitet werden kann.

6. Blockiergebühren zeitlich begrenzen

Blockiergebühren sollen verhindern, dass Fahrzeuge nach Ende des Ladevorgangs unnötig Ladeplätze blockieren. In der Praxis führen sie jedoch oft zu zusätzlichen, schwer kalkulierbaren Kosten. Im Test protokollierten wir, dass die Blockiergebühren etwa nach 30, 45, 60 und 240 Minuten beginnen. Besonders nachts sind die Gebühren für Verbraucherinnen und Verbraucher unverhältnismäßig, weshalb der Entfall der Blockiergebühr bei laufenden Ladevorgängen sowie in der Zeit zwischen 22 und 8 Uhr gesetzlich festgeschrieben werden sollte. Diese Regelung würde die Nutzung öffentlicher Ladepunkte in den Nachtstunden erleichtern, ohne den Betrieb der Infrastruktur zu beeinträchtigen, was wiederum zu einer gerechteren, verbraucherfreundlicheren Preisgestaltung beitragen würde.

Impressum

ACE Auto Club Europa e.V.
Abteilung für Verkehrspolitik
verkehrspolitik@ace.de
Invalidenstraße 29
10115 Berlin

Die Testfahrt des ACE

Eine eigene Testfahrt von Stuttgart nach Hamburg und zurück (September und Oktober 2025) hat die reale Preis- und Lade-situation untersucht. Auf rund 1.400 Kilometern wurden zehn Ladevorgänge mit verschiedenen Anbietern und Karten dokumentiert. Das Ziel: den tatsächlichen Kostenrahmen und die Transparenz der aktuellen Tariflandschaft zu analysieren. Auf der Vergleichsfahrt wurden an zehn Ladesäulen insgesamt 308 verschiedene Tarife ermittelt – berücksichtigt wurden dabei ausschließlich Angebote ohne monatliche Grundgebühr.

Gefahren wurde mit einem Volvo EX30 Single Motor, bei rund 90 Prozent Autobahnanteil und einer Reisegeschwindigkeit von 130 km/h. Der Verbrauch lag laut Bordcomputer bei 20,4 kWh/100 km, real gemessen inklusive Ladeverlusten bei 22,6 kWh/100 km. Insgesamt wurden 315,14 kWh Strom, verteilt auf 8 Ladestopps auf der Strecke selbst sowie 2 Ladestopps an den Start- und Endpunkten, nachgeladen.

Die Kosten zeigten ein deutliches Gefälle:

- Günstigster Gesamtpreis: 189,93 €
- Teuerster Gesamtpreis: 255,61 €
- Ad-hoc-Laden (ohne Vertrag): 226,67 €
- Referenzkosten Benzinfahrzeug (VW Golf 8 TSI): 131,71 €

Zum Vergleich: Ein Benzinfahrzeug mit 5,6 Liter Verbrauch verursacht bei einem aktuellen Durchschnittspreis von 1,68 Euro pro Liter¹ nur 9,41 Euro pro 100 km. Damit ist das Laden an Schnellladesäulen derzeit 44–94 Prozent teurer als das Tanken eines Verbrenners. Eine Kostenparität zwischen Elektro- und Benzinfahrzeugen würde sich, auf Basis unserer Fahrdaten, erst bei Ladepreisen unter 0,42 Euro pro kWh auf der Langstrecke einstellen. Im Stadt- und Überlandbetrieb läge sie bei rund 0,60 Euro pro kWh. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Elektromobilität zu stärken, sind mehr Markttransparenz, geringere Netzentgelte und steuerliche Entlastungen erforderlich – andernfalls könnte der wirtschaftliche Vorteil des elektrischen Fahrens wegfallen.

Es zeigt sich, dass selbst bei effizienter Nutzung die reinen Energiekosten eines Elektroautos deutlich über dem vergleichbarer Verbrenner liegen. Besonders auffällig war die starke Preisvolatilität zwischen den Anbietern, die zu einer erheblichen Intransparenz führt. Positiv hat sich gezeigt, dass Ad-hoc-Laden an allen getesteten Säulen möglich war und im Vergleich zu den meisten anderen Optionen nicht die teuerste Option war.

Bereits im Jahr 2024 hat der ACE die Servicequalität an Deutschlands Schnell-Ladestationen geprüft. Dabei wurden vor allem die Ausstattung, Handhabung, Nutzerfreundlichkeit und Servicequalität von Schnell-Ladesäulen an neuralgischen Verkehrsadern beleuchtet.

Das Fazit: Die Ladesäulen sind besser als ihr Ruf. Das schnelle Laden von Elektroautos funktioniert inzwischen einwandfrei. Auch für lange Strecken gibt es in der gesamten Republik mittlerweile eine mehr als ausreichende Anzahl an Ladesäulen. Die Auswertung unserer Clubinitiative findet sich [hier](#).

Die Ergebnisse belegen, dass Verbraucherinnen und Verbraucher trotz ausreichender Ladeinfrastruktur mit einem intransparenten und teuren Tarifmarkt konfrontiert sind, weshalb die Forderungen nach mehr Transparenz, fairen Preisen im Ladesektor, die auch durch gesetzliche Vorgaben geschaffen werden, die logische Schlussfolgerung sind.

¹ Stichtag 30.09.2025, Durchschnittspreis für E10: 1,68 Euro/Liter, Quelle: Statistisches Bundesamt



Kartendaten © 2025, GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

FAHRT 1 Stuttgart – Hamburg Eidelstedt

Datum: 29.09.2025
Temperatur: 8 – 20°

Start: 7:42 Uhr
Ankunft: 16:41 Uhr

Lade-stopp	Ladeart	Energie in kWh	Ladedauer	Anbieter	Anzahl Ladetarife*	Ad-hoc-Preis in Cent/kWh	Gesamtpreis	Preisspanne der anderen Anbieter	Strecke in km
—	AC	59,00	4:30 h	Stadtwerke Stuttgart	13	55	32,45 €	32,45 – 36,58 €	—
1	DC	29,66	0:18 h	Allego	50	73	21,65 €	18,34 – 24,32 €	185
2	DC	33,08	0:21 h	EnBW	48	87	28,78 €	19,52 – 31,75 €	128
3	DC	34,74	0:29 h	Aral Pulse	35	79	27,44 €	13,90 – 33,35 €	140
4	DC	21,32	0:12 h	EnBW	43	87	18,55 €	21,53 – 20,46 €	173
5	AC	33,32	3:29 h	qwello	20	49 ct/kWh + 2 ct/Min (max 3.60 Euro)	19,93 €	19,92 – 27,99 €	67
Fahrt 1		4:39 h		196		116,35 €		693	

* Anzahl Ladetarife (ohne Grundgebühr) laut ChargePrice.App



Kartendaten © 2025, GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

FAHRT 2 Hamburg Eidelstedt – Stuttgart

Datum: 01.10.2025
Temperatur: 3 – 19°

Start: 7:32 Uhr
Ankunft: 19:12 Uhr

Lade-stopp	Ladeart	Energie in kWh	Ladedauer	Anbieter	Anzahl Ladetarife*	Ad-hoc-Preis in Cent/kWh	Gesamtpreis	Preisspanne der anderen Anbieter	Strecke in km
6	DC	34,56	0:20 h	Fastnet	19	73	25,23 €	21,43 – 27,30 €	191
7	DC	31,64	0:20 h	Tesla	1	62	19,62 €	19,62 – 19,62 €	119
8	DC	31,67	0:19 h	Ionity	48	75	23,75 €	19,64 – 25,02 €	120
9	DC	24,52	0:39 h	E.On Drive	31	79	19,37 €	14,96 – 20,59 €	78
10	AC	40,62	3:37 h	Stadtwerke Stuttgart	13	55	22,34 €	22,34 – 25,18 €	195
Fahrt 2			5:15 h		112		110,31 €		703
Gesamtstrecke:		315,14	9:54 h		308		226,67 €	189,93 – 255,61 €	1396

* Anzahl Ladetarife (ohne Grundgebühr) laut ChargePrice.App