

---

## Mit dem Elektroauto die Ladekosten wieder reinholen

Von Guido Reinking, cen

Die Elektromobilität hat derzeit keinen leichten Stand: Nicht nur die hohen Anschaffungskosten für Batterieautos (BEV), auch die gestiegenen Strompreise lassen umstiegswillige Autofahrer zweifeln, ob sie dem Verbrenner abschwören sollen. Auf der „Power2Drive“, der Fachmesse für Ladeinfrastruktur und Elektromobilität in München, haben Dienstleister und Start-ups Auswege auf der Kostenfalle Elektroauto vorgestellt.

So will das Kölner Planungsbüro für Ladestationen, Amperio, künftig niedrige Strompreise zeitnah an die Kunden weitergeben: „Wir führen dynamische Preise für Ladestrom ein“, sagt Gründer und Geschäftsführer von Amperio, Oliver Kaul. „Wir werden die Preise stündlich ändern. Wenn die Sonne scheint und der Wind weht, ist der Ladestrom dann billiger.“ So könne der Preis bei Sonnenschein von 0,59 Euro pro kWh auf 0,29 Euro gesenkt werden. Künftig werden also BEV-Fahrer den Wetterbericht besonders aufmerksam verfolgen.

Über 2000 Ladepunkte hat Amperio bereits für Supermärkte, Autohändler und die Städte Ludwigshafen, Düren und Bad Ems gebaut und betreibt diese auch. Dabei hilft das Unternehmen bei der Auswahl der richtigen Ladetechnik. „Ein Fitnessstudio braucht eine andere Ladestation als ein Supermarkt, wo man sich nur kurz aufhält“, sagt Vertriebschef Aran Salih. Neustes Produkt von Amperio ist eine 150-kW-Ladesäule mit eigenem Batteriepuffer: Sie eignet sich auch für Standorten an denen das Stromnetz so hohe Ladeströme nicht zur Verfügung stellen kann oder – derzeit das größte Problem – die notwendigen Trafos nicht lieferbar sind.

Die Technik stammt von ADS-TEC, dem Ladesäulen-Anbieter, der auch Porsche mit Schnellladestationen beliefert. Ab zwölf Kunden am Tag lässt sich nach Angaben des Unternehmens die Investition über Stromverkauf amortisieren. Zusätzlich hilft die Vermietung von Werbeflächen auf den Ladestationen.

Der Strompreis schwankt extremer noch als der Preis für Rohölprodukte – das zeigt ein Blick auf die Strombörse EEX („European Power Exchange“) in Leipzig. Dort wurde die Kilowattstunde an manchen Tagen für 20 Cent gehandelt, an anderen für 1,30 Euro. Sogar negative Strompreise sind möglich, das heißt Käufer bekommen Geld, wenn sie Strom abnehmen und so das von Wind- und Sonnenenergie überlastete Netz entlasten. Obwohl der durchschnittliche Strompreis an der EEX jüngst auf das Niveau von vor dem Krieg in der Ukraine gesunken ist, drehen Ladestromanbieter weiter an der Preisschraube. So kostet Strom bei Elli, dem Ladedienstleister des VW-Konzerns, ab Juni bis zu 89 Cent pro kWh, bis zu 15 Cent mehr als noch im Mai.

Die stark schwankenden Strompreise und das zeitweise Überangebot an Ökostrom möchte auch das Münchner Start-up The Mobility House nutzen: In einem Feldversuch mit Audi hat The Mobility House herausgefunden, dass man mit einem Elektroauto sogar Geld verdienen kann, wenn es als Stromspeicher zur Verfügung steht. Das jährliche Erlöspotential lag im Untersuchungszeitraum Februar bis Juli 2022 bei 1556 Euro pro Fahrzeug. „Damit lassen sich die Stromkosten für ein Auto locker verdienen“, sagt Marcus Fendt, Gründer und Chef von The Mobility House.

Das Speichervolumen der aktuell rund 800.000 Elektroautos in Deutschland ist laut The Mobility House mit 40 Gigawattstunden (GWh) so groß wie das aller deutschen Pumpspeicherkraftwerke, die in den letzten 150 Jahren gebaut wurden. Mit 15 Millionen vollelektrischen Fahrzeugen, die 2030 unterwegs sein sollen, wäre bereits 20-mal so viel Speichervolumen vorhanden. „Theoretisch könnten die Fahrzeugbatterien in 2030 somit alle deutschen Haushalte für mindestens eine Nacht mit Strom versorgen, den sie tagsüber mit Solarstrom geladen haben“, heißt es in der Studie zum Feldversuch.

Die technischen Voraussetzungen sind kein großes Problem. Mobility House bietet bereits entsprechende Ladelösungen an. Immer mehr Elektroautos und moderne Wallboxen

---

können für solches bidirektionales Laden genutzt werden. Das heißt, wenn ein Überangebot von Sonnen- oder Windenergie das Stromnetz zu überlasten droht, wird die überschüssige Energie in der Autobatterie zwischengespeichert und kann im Bedarfsfall – für den dann höheren Strompreis, – wieder abgegeben werden. Bei den aktuell stark schwankenden Preisen an der Strombörse ist das ein gutes Geschäft. Um die Lebensdauer der Batterie nicht unnötig zu belasten, kann die Zahl der Ladezyklen beschränkt werden. Zudem wird aus Auto an der Wallbox vergleichsweise langsam und damit batterieschonend ge- und entladen. Der Nutzer kann festlegen, wieviel Fahrstrom mindestens in der Batterie bleiben sollen.

Die größte Hürde für das Erlösmodell müsste jedoch der Gesetzgeber aus dem Weg räumen: Anders als bei Festspeichern im Haus werden mobile Speicher doppelt mit der Stromsteuer belastet. Diese Doppelbesteuerung, so Marcus Fendt, müsste die Bundesregierung dringend beenden. Ein Gesetzentwurf dazu liegt seit verganginem Jahr vor. (cen/gr)

---

## Bilder zum Artikel



Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jeep



Schnellladestaion Power Charger von ADS-Tec auf der Messe „Power2Drive“.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADS-Tec



Elektromobilität.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen

---