ELEKTROMOBILITÄT STÄRKEN – ÖFFENTLICHE LADEPREISE SENKEN

Positionspapier des Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) zur
Notwendigkeit günstigerer öffentlicher Ladepreise

26. Juni 2025

Impressum

**Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände –
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.**

Mobilität und Ressourcenschutz

mobilitaet@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17

10969 Berlin

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. ist im Deutschen Lobbyregister und im europäischen Transparenzregister registriert. Sie erreichen die entsprechenden Einträge [hier](#) und [hier](#).

INHALT

1. Verbraucherrelevanz	3
2. Zusammenfassung	4
3. Einleitung und Problemlage	5
4. Forderungen im Detail	6
4.1 AFIR-Vorgaben konkretisieren	6
4.2 Blockiergebühren einschränken	7
4.3 Preistransparenz verbessern	8
4.4 Wettbewerb anreizen	9
4.5 Durchleitungsmodell für Pkw-Ladeinfrastruktur prüfen	9

1. VERBRAUCHERRELEVANZ

Das Angebot an E-Autos ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, gleiches gilt für die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte. Verbraucher:innen mit Lademöglichkeit zu Hause können zudem sehr günstig elektrisch mobil sein.

E-Autofahrer:innen, die keine eigene Lademöglichkeit haben oder aus anderen Gründen viel an öffentlichen Ladepunkten laden müssen, werden jedoch von zum Teil sehr hohen Preisen abgeschreckt. In Abhängigkeit vom Ladesäulenbetreiber oder dem genutzten Ladestromvertrag übersteigen die öffentlichen Ladepreise die von Haushaltsstrom teilweise um fast das Doppelte. Öffentliches Laden ist mitunter so teuer, dass ein vergleichbares Fahrzeug mit Benzinantrieb geringere Kraftstoffkosten pro 100 Kilometer hat.¹ Zudem können sich E-Autofahrer:innen gar nicht oder nur mit viel Aufwand über die Preise an den verschiedenen Ladepunkten informieren. Die mangelhafte Preistransparenz macht es schwierig, Alternativen zu teuren Ladesäulen oder Ladestromanbietern zu finden. Beide Faktoren werden somit zunehmend zu einem Hemmnis für den weiteren Hochlauf der E-Mobilität. Ein zentrales Versprechen, die deutlich geringeren Kosten im Betrieb eines E-Autos, werden für Halter:innen ohne eigene Lademöglichkeit immer schwieriger zu erreichen.

¹ Lichtblick, Ladesäulencheck 2024: Laden unterwegs teurer als Tanken, 2024, <https://www.lichtblick.de/ladesaeulencheck/>, 11.06.2025.

2. ZUSAMMENFASSUNG

Die Kosten des Ladestroms bestimmen neben dem Kaufpreis maßgeblich die Gesamthaltungskosten eines E-Autos. Können E-Autofahrer:innen günstig laden, zum Beispiel zu Hause, liegen die Betriebskosten zum Teil deutlich unter denen von Benzin- oder Dieselfahrzeugen.² Die Preise an öffentlichen Ladesäulen sind dagegen deutlich höher und stellen für Personen, die in größerem Umfang öffentliche Ladesäulen nutzen müssen, zunehmend ein Problem dar. Die hohen öffentlichen Ladepreise werden sogar zu einem Hindernis für den Hochlauf der E-Mobilität. Potentielle E-Autounutzer:innen, die auf öffentliches Laden angewiesen sind, fühlen sich von hohen öffentlichen Ladepreisen abgeschreckt und scheuen sich umzusteigen.

Es gibt Möglichkeiten zur Umgehung hoher öffentlicher Ladepreise, dazu zählt insbesondere die Wahl eines günstigen Ladestromanbieters. Dies ermöglicht zwar an bestimmten Ladepunkten teilweise günstiger zu laden. An Ladesäulen anderer Anbieter – teilweise sogar im gleichen e-Roaming-Netzwerk – besteht häufig jedoch ein deutlich geringerer Preisvorteil. Zudem sind die günstigen vertragsbasierten Ladestromtarif nur gegen eine nicht unerhebliche monatliche Grundgebühr verfügbar. Ohne Grundgebühr reduziert sich der Preisvorteil zum Teil deutlich. Um an möglichst vielen Ladepunkten günstig laden zu können, wären demnach eine Vielzahl von Verträgen notwendig, was in Kombination mit monatlichen Grundgebühren wirtschaftlich aber in den meisten Fällen keinen Sinn macht.

Im Koalitionsvertrag zur 21. Legislaturperiode haben sich die CDU, CSU und SPD ausdrücklich zu einer verbesserten Preistransparenz bei öffentlichen Ladesäulen bekannt.³ Diesem Ziel müssen geeignete Maßnahmen folgen. Um Verbraucher:innen dauerhaft geringere öffentlichen Ladepreise zugänglich zu machen und somit die individuelle E-Mobilitätskosten zu senken, aber auch um den generellen Umstieg auf die Elektromobilität anzureizen, schlägt der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) mehrere Maßnahmen vor:

- Die (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR)-Vorgaben zu angemessenen und nichtdiskriminierenden Preisen und einer verhältnismäßigen und objektiven Differenzierung des Preisniveaus sind durch die Europäische Kommission zu konkretisieren. Bis EU-weit verbindliche Vorgaben existieren, sollte die Bundesregierung entsprechende Vorgaben auf nationaler Ebene einführen.
- Blockiergebühren an Normalladepunkten sollten nur erhoben werden, wenn der Ladevorgang beendet und eine tatsächliche Blockade vorliegt. In den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr sollten an Normalladepunkten grundsätzlich Blockiergebühren untersagt werden.
- Die ad-hoc-Ladepreise müssen zentral an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe übersandt und dort den Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung gestellt werden. Um auch mehr Transparenz beim vertragsbasierten Laden herzustellen, müssen Ladestromanbieter verpflichtet werden, ihre Ladetarife zentral bereitzustellen und bei Änderungen unverzüglich zu aktualisieren.
- Bei der Vergabe neuer Ladepunkte sollten verstärkt wettbewerbliche Anreize gesetzt werden, um Monopole zu verhindern und mehreren (Charge Point

² ADAC, Kostenvergleich: Elektroauto, Plug-in-Hybrid, Benziner oder Diesel. Was ist günstiger?, 2025 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/>, 11.06.2025.

³ CDU, CSU & SPD, Verantwortung für Deutschland – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – 21. Legislaturperiode, 2025, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag2025_bf.pdf, 11.06.2025.

Operator – CPO) die Möglichkeit zu geben, in einem Gebiet Ladepunkte errichten zu können.

- ❖ Die Bundesregierung sollte die potentiellen Vorteile des Durchleitungsmodells für das Laden von E-Autos an öffentlichen Ladesäulen ergebnisoffen prüfen. Bei einer positiven Gesamtbewertung sollten die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Einführung des Durchleitungsmodells geschaffen werden.

3. EINLEITUNG UND PROBLEMLAGE

Ein Vorteil von E-Autos ist es, diese nicht nur an der Tankstelle, sondern an verschiedenen Orten mit Energie versorgen zu können. Ob zu Hause an der eigenen Wallbox, an öffentlichen Ladesäulen, beim Arbeitgeber oder am Zielort, zum Beispiel im Hotel, bestehen oftmals Optionen zum Laden. Bisher spielt das Laden zu Hause die mit Abstand wichtigste Rolle.⁴ Der Einbau einer eigenen Wallbox ist für Hausbesitzer aber deutlich einfacher als für Mieter:innen oder Eigentümer:innen von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Dementsprechend ist der Anteil der E-Autobesitzer:innen unter den Hauseigentümer:innen überproportional hoch.⁵ Da hier zum Hausstromtarif geladen werden kann und manchmal sogar noch preiswertere Autostromtarife genutzt werden, profitieren E-Autounutzer:innen mit eigener Lademöglichkeit von geringen Ladekosten.

Nutzer:innen, die keine eigene Lademöglichkeit haben und auf öffentliche Ladesäulen angewiesen sind, stellt sich die Situation völlig anders da. Auf der einen Seite ist das Angebot an öffentlichen Ladepunkten in den vergangenen Jahren zwar massiv gewachsen. Gemäß Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur gab es bundesweit zum 1.1.2025 rund 161.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte (125.000 Normalladepunkte und 36.000 Schnellladepunkte).⁶ Damit stieg die Anzahl allein im Vergleich zum 1.1.2024 um rund 23 Prozent, im Vergleich zu 2022 hat sie sich mehr als verdoppelt. Dieser starke Zuwachs ist wichtig, um E-Autofahrer:innen die Sicherheit zu geben, stets laden zu können.

Auf der anderen Seite sind die Preise an den öffentlichen Ladepunkten im Durchschnitt in den vergangenen Jahren stark gestiegen. So kostete Gleichstrom (DC) bundesweit Mitte 2024 im Schnitt 75 Cent/Kilowattstunde (kWh), bei Wechselstrom (AC) betrug der Preis 67 Cent/kWh.⁷ Der durchschnittliche Preis für Haushaltstrom betrug dagegen nur 40,22 Cent/kWh.⁸ Die durchschnittlichen Preisunterschiede von 27 Cent/kWh (AC) beziehungsweise 35 Cent/kWh (DC) reduzieren den Betriebskostenvorteil eines E-Auto erheblich. Dies hat direkte Folgen für die grundsätzliche Attraktivität der E-Mobilität bei denjenigen, die keine eigene Lademöglichkeit haben und auf öffentliche Ladepunkte

⁴ Statista, Wo laden Sie Ihr E-Auto?, 2024, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1409304/umfrage/ladeorte-von-e-auto-fahrern/>, 11.06.2025.

⁵ Statista, Anteil der E-Autos am privaten Gesamtbestand der Fahrzeuge nach Haus-/Wohnungsbesitzer und Mieter im Jahr 2024, 2024, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1536385/umfrage/e-auto-quote-nach-wohnungsart/>, 11.06.2025.

⁶ Bundesnetzagentur, Elektromobilität – Öffentliche Ladeinfrastruktur, 2025, <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>, 11.06.2025.

⁷ Edison Media, Charging Radar: Für Fremdgänger wird's teuer, 2024, <https://edison.media/energie/charging-radar-fuer-fremdgaenger-wirds-teuer/25249972/>, 11.06.2025.

⁸ BDEW, Strompreisanalyse Mai 2025, 2025, <https://www.bdew.de/service/daten-und-grafiken/bdew-strompreisanalyse/>, 11.06.2025.

angewiesen sind. In der Folge bleiben E-Autos für einen großen Teil der Bevölkerung wenig attraktiv, und der Hochlauf der E-Mobilität wird insgesamt gefährdet.

Nutzer:innen öffentlicher Ladesäulen können den hohen Preisen zwar theoretisch ausweichen. Denn haben sie einen Vertrag mit einem Ladestromanbieter (E-Mobility-Provider – EMP) sind die Preise an den zum jeweiligen Netzwerk gehörenden Ladesäulen meist geringer. Um wie viel günstiger die Nutzer:innen laden können, hängt jedoch davon ab, was für einen Vertrag sie mit dem EMP haben. Verträge ohne Grundgebühr bieten in der Regel nur geringe finanzielle Vorteile, Verträge mit hoher Grundgebühr⁹ bieten dagegen das Potential, sehr günstig laden zu können. Problematisch bleibt, dass der EMP den günstigeren Ladestrom nur für „sein“ Netzwerk und somit nur für einen Teil der tatsächlich verfügbaren Ladesäulen anbietet. In der Folge müssten Verbraucher:innen eine Vielzahl an Ladeverträgen haben, um überall relativ günstig laden zu können. Werden für jeden Vertrag Grundgebühren fällig, lohnt sich dies finanziell in der Regel nicht mehr.

Hinzu kommt, dass sich Nutzer:innen nicht so einfach über öffentliche Ladepreise informieren können, wie nötig. Ein unabhängiger und alle in Frage kommenden Ladesäulen im Zielgebiet berücksichtigender Preisvergleich, der überhaupt erst eine fundierte Entscheidung ermöglicht und den Wettbewerb fördert, ist aktuell nicht möglich. Dies betrifft vor allem das Spontanladen.¹⁰ Eine Plattform oder öffentliche Stelle, die die Spontanladepreise aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte einfach für Endnutzer:innen zugänglich macht, existiert nicht. Das Spontanladen als Alternative zum vertragsbasierten Laden fristet aus diesem Grund aktuell nur ein Nischendasein.

4. FORDERUNGEN IM DETAIL

Günstigere Preise an öffentlichen Ladepunkten sowie eine verbesserte Preistransparenz sind notwendig, um die E-Mobilität für die breite Masse attraktiv und vor allem alltagstauglich zu machen. Um dies zu erreichen schlägt der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) folgende Maßnahmen vor.

4.1 AFIR-Vorgaben konkretisieren

Die in der europäischen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFIR)¹¹ vorgegebenen Regelungen zur Angemessenheit der Preise von Betreibern öffentlicher Ladepunkten (Artikel 5 Absatz 3) und den von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preisen (Artikel 5 Absatz 5) müssen konkretisiert werden. Die Verordnung definiert nicht, was angemessen ist.

In einem ausführlichen Fragen-Antwort-Katalog¹² der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission zur AFIR wird explizit darauf verwiesen, dass

⁹ So bietet EnBW beispielsweise zwei Ladetarife mit Grundgebühr an (5,99 Euro und 17,99 Euro, Stand März 2025); gegenüber dem Tarif ohne Grundgebühr sparen die Kund:innen 10 beziehungsweise 20 Cent/kWh, allerdings nur bei EnBW-Ladesäulen.

¹⁰ Auch als ad ho-Laden bezeichnet; dabei müssen sich Kund:innen nicht registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber des Ladepunkts eingehen, die über den jeweiligen Ladevorgang hinausgeht.

¹¹ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

¹² Europäische Kommission, Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission: Questions and Answers on the Regulation on the deployment of alternative fuels Infrastructure (EU 2023/1804), 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure/questions-and-answers-regulation-deployment-alternative-fuels-infrastructure-eu-20231804_en, 11.06.2025.

die Angemessenheit nur von Fall zu Fall bestimmt werden kann. Letztendlich könne nur der Europäische Gerichtshof eine abschließende Beurteilung abgeben.

Die aktuelle Situation der stark unterschiedlichen Preise an einer Ladesäule für Vertragskunden ohne Grundgebühr, Vertragskunden mit Grundgebühr, Kunden von e-Roaming-Partnern und Ad-hoc-Ladepunkten zeigt, dass von einer Angemessenheit derzeit nicht gesprochen werden kann. Die grundsätzliche Leistung – der Verkauf von Strom mittels einer Ladesäule – ist bei allen identisch. Der Verweis auf den Europäischen Gerichtshof offenbart zudem ein Regelungsdefizit. Ohne eine rechtliche Anpassung würde die Situation auf nicht absehbare Zeit verbraucherunfreundlich bleiben. Aus diesem Grund bedarf es einer Konkretisierung der in den Artikeln 5 Absatz 3 und Absatz 5 AFIR gewählten Begriffe, wie „angemessen“, „nichtdiskriminierend“ oder „verhältnismäßige und objektive Differenzierung des Preisniveaus“. Der Ungleichbehandlung von Ladepunktbetreibern und fremden EMP muss engere Grenzen gesetzt werden. Zudem dürfen spezifische Kosten für das Ad hoc-Laden (insbesondere die Entgelte für Zahlungskarten) nur in dem Umfang weitergegeben werden, wie sie tatsächlich anfallen.

Die AFIR-Vorgaben zu angemessenen und nichtdiskriminierenden Preisen und einer verhältnismäßigen und objektiven Differenzierung des Preisniveaus sind durch die Europäische Kommission zu konkretisieren. Bis EU-weit verbindliche Vorgaben existieren, sollte die Bundesregierung entsprechende Vorgaben auf nationaler Ebene einführen.

4.2 Blockiergebühren einschränken

Gebühren, die das Blockieren von Ladepunkten nach Beendigung des Ladevorgangs verhindern sollen, sind aus Sicht des vzbv sachgerecht. Es ist im Interesse aller E-Autofahrer:innen, unnötig blockierte Park-/Ladepunkte zeitnah wieder verfügbar zu machen. Pauschale Blockiergebühren, die nach einer festen Zeit fällig werden, aber unabhängig davon, ob der Wagen noch lädt oder nicht, lehnt der vzbv ab. Zu einer ähnlichen Einschätzung kommt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in einem Entwurf einer Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts.¹³ In den Erwägungsgründen verdeutlicht das Ministerium seine Position, nach der es unzulässig ist, „ein Nutzungsentgelt in Form eines Minutenpreises parallel zur Stromentnahme während des Ladevorgangs zu erheben, da es sich hierbei nicht um eine Blockade, sondern um eine Nutzung des Ladepunktes handelt“.

Blockiergebühren sollten demnach nur fällig werden dürfen, wenn der Ladevorgang abgeschlossen ist. An Normalladesäulen darf diese Vorgabe jedoch auch nur tagsüber gelten. Es ist E-Autofahrer:innen nicht vermittelbar, in den Nachtstunden aufstehen und den Wagen umparken zu müssen, auch wenn der Ladevorgang beendet sein sollte. Dies widerspricht der Lebenswirklichkeit der Verbraucher:innen. Zudem erhöhen Blockiergebühren in der Nacht den Ladedruck am Tag. Können durch den Wegfall der Blockiergebühren mehr E-Autos nachts laden, besteht weniger Konkurrenz um Ladesäulen in den Tagstunden. Blockiergebühren in der Zeit von 22 bis 6 Uhr sollten demzufolge an Normalladesäulen auch nach Beendigung des Ladevorgangs nicht erhoben werden.

Blockiergebühren an Normalladepunkten sollten nur erhoben werden, wenn der Ladevorgang beendet und eine tatsächliche Blockade vorliegt. In den Nachtstunden

¹³ Bundesrat, Verordnung zur Neuordnung des Ladesäulenrechts, 2024, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2024/0501-0600/600-24.pdf?__blob=publicationFile&v=2, 11.06.2025.

von 22 bis 6 Uhr sollten an Normalladepunkten grundsätzlich Blockiergebühren untersagt werden.

4.3 Preistransparenz verbessern

Vollständige und aktuelle Informationen zu den Preisen an öffentlichen Ladepunkten sind Voraussetzung, dass Verbraucher:innen die günstigste Ladesäule oder den günstigsten Ladestromvertrag auswählen und somit überhaupt erst eine fundierte Kaufentscheidung treffen können. Dies ist aktuell nur eingeschränkt möglich.

Für das Spontan-Laden gibt die AFIR zwar vor, dass alle CPO ihre Ad-hoc-Ladepreise an die nationalen Zugangspunkte übermitteln und diese dort „allen Datennutzern“ zugänglich gemacht werden müssen (Artikel 20, Absatz 2 und Absatz 4 AFIR). Vorgaben, wie mit den dort bereitgestellten Daten umzugehen ist, macht die AFIR nicht. Verwenden Verbraucherinformationsdienste die Daten der nationalen Zugangspunkte, ist nicht garantiert, dass dies in einer neutralen, vollständigen und nichtdiskriminierenden Art passiert. Um dies sicherzustellen sollten die Ad-hoc-Ladepreise über die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) bereitgestellt werden. In der Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-Kraftstoff-Verordnung) ist festgelegt, dass die Verbraucherinformationsdienste die dort bereitgestellten Daten unverändert veröffentlichen müssen und die Daten einzelner Tankstellen oder Mineralölunternehmen nicht geändert, nicht gelöscht oder in sonstiger Weise manipuliert werden dürfen.¹⁴ Weitere Vorgaben der MTS-Kraftstoff-Verordnung, wie die Sicherstellung der Datenaktualität und einer nicht irreführenden, die Entscheidungsfreiheit der Verbraucher:innen beeinträchtigenden Darstellung der Informationen, sind ebenfalls wichtig. Die identischen Vorgaben sind auch für die Ad-hoc-Ladepreise notwendig. Aus diesem Grund muss die Zuständigkeit der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe auch auf die Preise für das ad-hoc-Laden ausgeweitet werden.

Ein Informationsdefizit und mangelhafte Vergleichbarkeit der Preise sind auch für das vertragsbasierte Laden festzustellen. Zwar wissen E-Autofahrer:innen in der Regel, was es kostet, an den einzelnen Ladesäulen ihres Ladestromanbieters beziehungsweise an Fremdsäulen des jeweiligen Netzwerks zu laden. Es ist aber ungleich schwieriger oder sogar ganz unmöglich herauszufinden, was der günstigste Ladestromanbieter an spezifischen Ladesäulen ist. Ein EMP-übergreifender Vergleich, der für einzelne Ladepunkte die verschiedenen Tarife (zum Beispiel mit oder ohne Grundgebühr) beinhaltet, würde dem Informationsdefizit entgegenwirken und auch den Wettbewerb fördern. Um dies zu erreichen, sollten auch Ladestromanbieter¹⁵ verpflichtet werden, ihre aktuellen Tarifinformationen zentral bereitzustellen. Basierend auf den Tarifen und den von den E-Autofahrer:innen angegebenen Ladedetails (zum Beispiel wieviel kWh oder Prozent der Batterie eines bestimmten Fahrzeugtyps geladen werden sollen) können dann die erwartbaren gesamten Ladekosten einfach dargestellt werden. Vorgaben analog zu denen für die ad-hoc-Preise, wonach die Tarifinformationen unverändert veröffentlichen müssen und die Daten einzelner Ladestromanbieter nicht geändert, gelöscht oder in sonstiger Weise manipuliert werden dürfen, würden für eine größtmögliche Preistransparenz sorgen und Verbraucher:innen befähigen, das günstigste Angebot zu finden.

¹⁴ Verordnung zur Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-Kraftstoff-Verordnung).

¹⁵ Die weiter oben geforderte Pflicht, die Ad-hoc-Ladepreise durch die Ladesäulenbetreiber an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe zu übermitteln, bleibt davon unberührt. Mit einer vergleichbaren Verpflichtung für Ladestromanbieter sollen somit die Spontanladepreise als auch die Preise für das vertragsbasierte Laden transparenter werden und einen Vergleich leichter machen.

Die ad-hoc-Ladepreise sollten zentral an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe übersandt und dort den Verbraucherinformationsdiensten zur Verfügung gestellt werden. Ladestromanbieter sollten verpflichtet werden, ihre Ladetarife zentral bereitzustellen und bei Änderungen unverzüglich zu aktualisieren.

4.4 Wettbewerb anreizen

In den vergangenen Jahren kam es regional zu einer teilweisen Monopolisierung von Ladesäulenbetreibern. Diese betreiben in einem Gebiet einen Großteil der öffentlichen Ladepunkte. In der Folge kommen Konkurrenten, die wettbewerbsbedingt preisdämpfend wirken können, kaum zum Zuge. Meistens handelt es sich bei den marktdominanten CPO um lokale Energieversorger oder Stromnetzbetreiber. In der Spitze betreiben diese über 90 Prozent der Normalladepunkte in einer Region.¹⁶

Aus Verbrauchersicht ist der mangelnde Wettbewerb kritisch zu sehen. Die Monopolkommission attestiert, dass „eine hohe Anbieterkonzentration im Markt für Ladeinfrastruktur mit höheren Preisen für Verbraucherinnen und Verbraucher einhergehen kann“.¹⁷ Maßnahmen, die mehr Wettbewerb bei Normalladepunkten zum Ziel haben, sind notwendig. So sollte die öffentliche Förderung für den Aufbau von Ladepunkten angepasst werden. Die Monopolkommission schlägt vor, dass Kommunen mehrere Lose mit überlappenden Ladepunkten vergeben sollten, um förderfähig zu sein. So wäre sichergestellt, dass mehrere Anbieter zum Zug kommen.

Bei der Vergabe neuer Ladepunkte sollten verstärkt wettbewerbliche Anreize gesetzt werden, um Monopole zu verhindern und mehreren CPO die Möglichkeit zu geben, in einem Gebiet Ladepunkte errichten zu können.

4.5 Durchleitungsmodell für Pkw-Ladeinfrastruktur prüfen

Die Bundesregierung hat bei der Ausschreibung für das Schnellladenetz für Lkw, welche im September 2024 startete, das „Durchleitungsmodell“ als Voraussetzung für eine Förderung definiert. Beim Durchleitungsmodell wird der Ladestrom nicht mehr durch den Ladesäulenbetreiber bereitgestellt, die Kund:innen können vielmehr ihren eigenen Stromanbieter nutzen. Der Ladesäulenbetreiber sorgt für eine funktionierende Ladesäule und erhält vom Stromanbieter der Kund:innen ein Nutzungsentgelt. Die Abrechnung für den verbrauchten Strom erfolgt direkt zwischen Stromanbieter und Kund:innen.

Das Durchleitungsmodell kann verschiedene Vorteile für Verbraucher:innen bieten. So besteht für die Kund:innen eine große Preistransparenz, da sie die Preise „ihres“ Anbieters kennen. Zudem erhalten die Stromanbieter im Durchleitungsmodell einen diskriminierungsfreien Zugang zu den öffentlichen Ladesäulen, was den Wettbewerb zwischen den Anbietern stärkt und preissenkend wirken kann. Verbraucher:innen können ihren Stromanbieter frei wählen und werden nicht mehr durch die (Zugangs)Restriktionen der Ladesäulenbetreiber eingeschränkt. Ein weiterer Vorteil: Die aktuellen Herausforderungen für Verbraucher:innen, die sich aus den unterschiedlichen Zugangsmöglichkeiten an den Ladesäulen ergeben (App, Ladechipkarte), fallen weg. Das Durchleitungsmodell bietet Verbraucher:innen das Potential, öffentliches Laden einfacher und preiswerter zu machen.

¹⁶ Lichtblick, Monopolanalyse 2023: Regionale Anbieter sichern sich erneut hohe Marktanteile, 2023
<https://www.lichtblick.de/monopolanalyse2023/>, 11.06.2025.

¹⁷ Monopolkommission, Energie 2023: Mit Wettbewerb aus der Energiekrise - 9. Sektorgutachten - Gutachten der Monopolkommission gemäß § 62 EnWG, 2023,
https://monopolkommission.de/images/PDF/SG/9sg_energie_volltext.pdf, 11.06.2025.

Die Einführung des Durchleitungsmodells würde die aktuelle Situation beim öffentlichen Laden und die bisherigen Rollen, insbesondere der Ladesäulenbetreiber und der Ladestromanbieter, stark verändern. Die Einführung beim Schnellladenetz für Lkw zeigt aber, dass es geboten ist, den Status Quo zu durchbrechen und neue Wege einzuschlagen. Das Potential des Durchleitungsmodells sollte dementsprechend auch für Pkw-Laden genutzt werden. In einem ersten Schritt sollte die Bundesregierung die Einführung des Durchleitungsmodells für das Pkw-Laden prüfen und bei einer positiven Gesamtbewertung Maßnahmen ergreifen, dieses flächendeckend einzuführen.

Die Bundesregierung sollte die potentiellen Vorteile des Durchleitungsmodells für das Laden von E-Autos an öffentlichen Ladesäulen ergebnisoffen prüfen. Bei einer positiven Gesamtbewertung sollten die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Einführung des Durchleitungsmodells geschaffen werden.