

LichtBlick Klimareform 4

Wettbewerb und Ökostrom an der Ladesäule

I. Darum geht's

Strom tanken ist in Deutschland immer noch ein Abenteuer. Probleme bei der Nutzung und dem Bezahlvorgang an Ladestationen sowie intransparente und überhöhte Preise sind ein echtes Hindernis für die Verbreitung der Elektromobilität. Der Grund dafür ist, dass die Ladesäulenbetreibenden allein entscheiden, welcher Strom durch ihre Ladesäule fließt und wie viel Geld sie dafür nehmen möchten. LichtBlick fordert einen fairen Wettbewerb an den Ladesäulen. Elektro-Mobilist*innen sollen an jeder öffentlichen Ladesäule den Strom frei wählen und zu einem fairen und transparenten Preis tanken können. Dazu braucht es ein Durchleitungsrecht für alle Stromversorger. Bedeutet: Stromversorger wie LichtBlick könnten Strom an Ladepunkte liefern, sodass dort jede und jeder direkt klimaneutralen Ökostrom beziehen kann.

II. Die wichtigsten Fakten

Regionale Monopole

Eine aktuelle [Analyse der Ladesäulenmärkte](#) zeigt in ganz Deutschland ein ernüchterndes Bild. Ob Hannover (95%, enercity), München (88%, Stadtwerke München) oder Kiel (84%, Stadtwerke Kiel) - nahezu überall kontrollieren einige wenige Monopolisten den regionalen Ladesäulenmarkt und seine Ladebedingungen. Die Synergieeffekte werden schnell deutlich: In Bremen stellt die EWE 71% aller Ladesäulen, weitere 13% entfallen auf die swb - die allerdings ebenfalls im Eigentum der EWE ist. In Dortmund werden 84% aller Ladesäulen von in-nogy betrieben, die wiederum knapp die Hälfte am städtischen Versorger und damit am örtlichen Netzbetreiber halten.

Überhöhte und intransparente Preise

Die Folge des fehlenden Wettbewerbs: Tarife und Ladebedingungen werden weitgehend frei von Wettbewerb festgelegt. Das führt schon heute häufig zu überhöhten Preisen für Ladestrom deutlich oberhalb des Haushaltsstrompreises (vgl. dazu [LichtBlick-Ladesäulencheck 2020](#)). Über 50 Cent pro geladener Kilowattstunde sind möglich. Noch teurer ist in der Regel das Roaming, also das Laden über Drittanbieter: Lädt ein E-Auto-Fahrer an einer E.ON-Ladesäule mit dem Dienstleister New Motion, zahlt er 8,69 Euro für 100 Kilometer Reichweite (statt 7,75 Euro beim Betreiber). Der Preis ist höher als die Kosten einer vergleichbaren Tankfüllung für einen Benziner, die mit 7,50 Euro zu Buche schlägt.

Komplizierter Zugang

Eine große Hürde für E-Auto-Fahrer:innen ist der oft komplizierte Zugang zu den Ladesäulen. Wer auf dem Weg von Flensburg nach München in unterschiedlichen Regionen sein E-Mobil laden will, muss sich eine Vielzahl von Apps oder Ladekarten besorgen und sich jeweils registrieren. Roaming-Dienstleister lösen dieses Problem, indem sie eine Karte für zehntausende Ladepunkte anbieten. Sie lassen sich diesen Service durch teils kräftige Aufschläge bezahlen. Und das Tarifchaos bleibt.

III. Die LichtBlick Klimareform für Wettbewerb und Ökostrom an der Ladesäule

Schon heute liegt Deutschland im [Ladenetz-Ranking](#) des Verbands der Automobilindustrie (VDA) unterhalb des europäischen Durchschnitts und abgeschlagen hinter Ländern wie Niederlande, Norwegen oder Schweden. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur muss deutlich effizienter und schneller vorangebracht werden, damit die Mängel den Hochlauf der Elektromobilität nicht ausbremsen. Deshalb bedarf es einer grundlegenden Reform der Ladesäulen-Infrastruktur.

- Wettbewerb an der Ladesäule schaffen: LichtBlick schlägt die Einführung eines Durchleitungsmodells für Ladestrom vor. Dies ist auch bei anderen kapitalintensiven Infrastrukturen Standard, etwa dem Strom- und Gasnetz oder auch dem Telekommunikationsnetz. Damit könnten Kunden überall den Stromtarif ihres frei gewählten Anbieters laden – zum transparenten und festen Preis. Freiwillig ist dies bereits seit dem 1. Juni 2021 möglich – bislang allerdings ohne spürbare Wirkung.
- Öffentliche Ladeinfrastruktur schneller ausbauen: Öffentliche Ladepunkte sind immens wichtig, denn angesichts eines Mieteranteils von fast 50 % werden viele E-Mobilist:innen künftig darauf angewiesen sein. Vor allem in Ballungsgebieten, wo der Mieteranteil deutlich höher liegt als auf dem Land. Eine [Studie der bundeseigenen NOW GmbH](#) schätzt den Bedarf an neuen öffentlichen Ladepunkten bis 2030 auf jährlich bis zu 840.000.
- Transparenz schaffen: Es braucht dringend eine vollständige und für alle leicht zugängliche Datenbank aller öffentlichen Ladepunkte. Beim konventionellen Sprit sind sämtliche Preise und Standorte per App abfragbar. Das muss auch beim Fahrstrom möglich gemacht werden.

