

Der E-Ladesäulen-Check 2021

Strom aus der Ladesäule bis zu 140 % teuer als im Haushalt – Trotz 1.000 Ladesäulenbetreibern gibt es keinen Wettbewerb

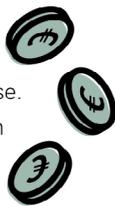
Die zunehmende Monopolbildung im Ladesäulenmarkt treibt die Strompreise für Elektroautos in die Höhe und verhindert echten Wettbewerb. Für E-Mobilist*innen kostet der Strom an der Ladesäule bis zu 140 Prozent mehr als im Haushalt. Auch an anderer Stelle wird es teuer: Die Ladesäulenbetreiber verlangen von konkurrierenden Fahrstromanbietern Preisaufschläge von 25 bis 100 Prozent, in der Spitze sogar 300 Prozent. Das geht aus dem neuen LichtBlick-Ladesäulencheck 2021 hervor.

E-Mobilität: Marktversagen an der Ladesäule

Die wichtigsten Ergebnisse des LichtBlick-Ladesäulenchecks 2021.

Saftige Aufschläge für Wettbewerber

Die Ladesäulen-Betreiber diktieren die Strompreise. Sie verlangen von Wettbewerbern Aufschläge von **25 bis 100 Prozent**, in Einzelfällen sogar **bis 300 Prozent**.



Überhöhte Preise für E-Mobilist*innen

Strom an der Ladesäule ist beim Schnellladen **bis zu 140 Prozent**, beim Normalladen **bis zu 48 Prozent** teurer als Haushaltsstrom.



Monopolisten dominieren den Markt

Regionale Betreiber beherrschen den Markt. In vielen Regionen sind über 60 Prozent, in der Spitze **bis zu 95 Prozent aller Ladepunkte in einer Hand**. Die Monopolisten diktieren die Preise.



Kompliziertes Laden

App? QR-Code? Ladekarte? Eine **Vielzahl von Anmeldeverfahren und Bezahlssystemen** macht das Strom-Laden zum Abenteuer.



Überraschende Rechnungen

Meist ist nicht klar, was das Laden an einer Säule **kostet**. Abgerechnet wird auf vielen verschiedenen Wegen, oft fallen **Zusatzkosten** an.



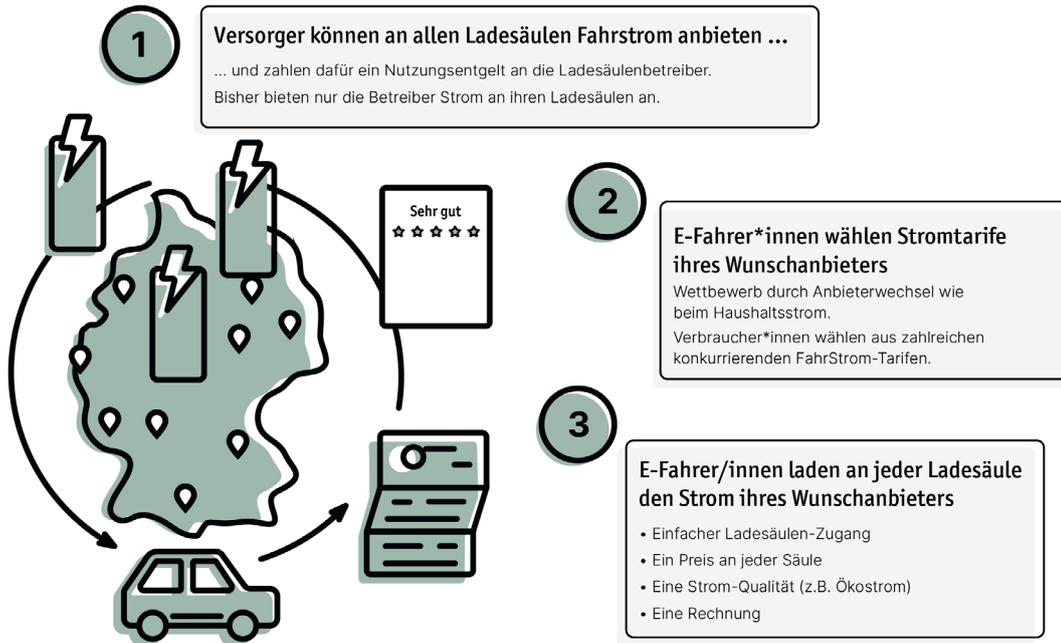
LichtBlick legt den fünften Ladesäulencheck seit 2017 vor. In die Analyse sind Recherchen des Datendienstleisters Statista zu 13 großen Ladesäulenbetreibern und zwei Roaminganbietern sowie weitere Marktdaten von LichtBlick eingeflossen.

Im Ladesäulencheck wird der Fall einer Batterieladung eines ID3 von Volkswagen untersucht. Angenommen wird eine Ladung von 14 kWh Strom für 100 Kilometer Reichweite. Bei den untersuchten Ladesäulenbetreibern fallen hier Kosten zwischen 4,77 und 6,68 Euro (AC-Laden) bzw. 4,77 und 10,77 Euro (DC-Laden) an. Zum Vergleich: Die gleiche Menge Haushaltsstrom kostet 4,48 Euro.

Ralph Kampwirth, Unternehmenssprecher von LichtBlick: „Die Daten dokumentieren einen klaren Fall von Marktversagen. Regionale Monopole behindern die Verkehrswende. Die Strompreise für E-Mobilist*innen sind oft intransparent und überhöht. Noch drastischer fallen die Aufschläge für konkurrierende Fahrstrom-Anbieter wie LichtBlick aus. Die willkürliche Preistreiberei der Ladesäulen-Betreiber gegenüber Wettbewerbern verstößt gegen das Kartellrecht. Die Situation erinnert an die ersten Jahre im liberalisierten Strommarkt, als Stadtwerke und Konzerne neue Anbieter systematisch diskriminiert haben.“

E-Mobilität: So funktioniert Wettbewerb an der Ladesäule

Durch eine politische Reform können Deutschlands öffentliche Ladesäulen endlich verbraucherfreundlich werden. So würde das Laden nach dem sogenannten „Durchleitungs-Modell“ künftig funktionieren:



Lesen Sie auch den **Ladesäulen-Check 2021**. Klicken Sie einfach auf die Grafik und der Check öffnet sich als PDF

Ein Fortschritt gegenüber früheren Untersuchungen: Mittlerweile rechnen alle Betreiber per Kilowattstunde ab. Zeittarife gibt es nicht mehr. Allerdings ist der Zugang zu den Ladesäulen weiterhin nicht verbraucher*innenfreundlich. Auch sind die Kosten meist intransparent, häufig fallen Zusatzgebühren an – zum Beispiel für längere Aufenthalte am Ladepunkt.

Roaminganbieter vereinfachen zwar den Zugang zu überregionalen Ladesäulen, verlangen in der Regel aber auch höhere Preise. Zum Vergleich hier per KLICK der Ladesäulen-Check 2019: [Ladesäulencheck 2019: Kampf um Vormachtstellung auf Kosten der Verbraucher - Hohe Preise, Tarifdschungel, lokale Monopole - Wohnungswirtschaft-heute](#)

„Ladesäulen sind keine Tankstellen. Der Ladevorgang dauert länger und findet während des Parkens statt. Darum macht es Sinn – ähnlich wie bei den Stromzählern im Haushalt – eine Ladesäulen-Infrastruktur zu schaffen, die allen Wettbewerbern offensteht. Im Gegenzug erhalten die Betreiber ein Durchleitungsentgelt. Dieses Entgelt finanziert künftig den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur“, erläutert LichtBlick-Sprecher Kampwirth.

LichtBlick fordert von der Politik eine grundlegende Marktreform. Trotz einer Vielzahl von mehr als 1.000 Ladesäulenbetreibern in Deutschland gibt es keinen Wettbewerb. Während heute nur der Betreiber Strom an seine Säulen liefert, sollen die Ladepunkte künftig allen Stromanbietern offenstehen. Ein entsprechendes Modell der Bundesnetzagentur trat zum 1. Juni 2021 in Kraft. Es ist allerdings nicht verpflichtend. Technisch wäre dieser Schritt ohne Umrüstung der bestehenden Ladesäulen möglich. Verbraucher*innen könnten dann frei ihren Fahrstrom-Tarif wählen. Sie könnten an jeder öffentlichen Säule zwischen Flensburg und München mit einer Ladekarte oder App zu einem Preis und auf eine Rechnung laden.

RED

Vor über 20 Jahren fing **LichtBlick** an, sich als Pionier für erneuerbare Energien stark zu machen. Heute ist Ökostrom das neue Normal und LichtBlick Deutschlands führender Anbieter für Ökostrom und WärmeStrom. Bundesweit leben und arbeiten über 1,7 Million Menschen mit der Energie von LichtBlick. Über 400 LichtBlickende entwickeln Produkte und Services für einen klimaneutralen Lebensstil. 2020 erreichte das Klimaschutz-Unternehmen einen Umsatz von 1,1 Milliarde Euro. LichtBlick gehört zum niederländischen Energie-wende-Vorreiter Eneco. Eneco will seine Wind- und Solarkapazität bis 2025 verdoppeln und damit Ökostrom für rund 2,4 Millionen Haushalte erzeugen.

www.lichtblick.de