

Ministeriumsübergreifende Arbeitsgruppe zur Preistransparenz beim vertraglichen Laden

Fragenkatalog:

- 1. Wie könnte aus Ihrer Sicht mehr Transparenz und Verbraucherfreundlichkeit beim vertragsbasierten Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten hergestellt werden? Was sind aus Ihrer Sicht die Kernprobleme für ein transparenteres und verbraucherfreundlicheres vertragsbasiertes Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten? Was wäre ihre Zielvorstellung, wie vertragsbasiertes Laden, das diese Kriterien erfüllt, in fünf Jahren idealerweise aussehen soll? Und was sind die wesentlichen Maßnahmen, die nötig wären, um dies zu erreichen?**

Bereits heute besteht ein tragfähiger regulatorischer Rahmen für Transparenz und Verbraucherfreundlichkeit beim vertragsbasierten Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Insbesondere die AFIR definiert in Art. 5 Abs. 3 – 5 einen verbindlichen Rahmen für Preistransparenz und Preisangaben an Ladepunkten sowohl für Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte als auch für Mobilitätsdienstleister. In Kombination mit dem nationalen (insb. PAngV) und europäischen (Wettbewerbs-)recht (insbesondere Art. 101 und 102 AEUV) gewährleistet dies ein hohes Maß an Preistransparenz und funktionierendem Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund werden weitergehende regulatorische Preiseingriffe als nicht erforderlich angesehen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die AFIR zwar seit dem 13. April 2024 gilt, zentrale Verpflichtungen jedoch gestaffelt greifen bzw. teils erst kürzlich angelaufen sind – etwa die Datenbereitstellung über den nationalen Zugangspunkt nach Art. 20 (seit 14. April 2025) sowie weitere Vorgaben mit späteren Stichtagen, u. a. zur Nachrüstung von Kartenzahlungsmöglichkeiten bei bestimmten Bestandladepunkten (ab 1. Januar 2027). Vor diesem Hintergrund sollte diesen Regelungen ausreichend Zeit zur Entfaltung ihrer Wirkung eingeräumt werden.

Nutzerfreundlichkeit gilt als zentraler Wettbewerbsfaktor, Unternehmen verfolgen daher in Eigeninteresse das Ziel, ein verbraucher- und kundenfreundliches Ökosystem zu schaffen. Dementsprechend ist das vertragsbasierte Laden bereits heute in hohem Maße verbraucherorientiert.

Über Ladeapps und Ladekarten profitieren NutzerInnen von einem einfachen Zugang zu Ladeinfrastruktur und planbaren, transparenten und stabilen Preisen, im In- und Ausland. Die Möglichkeit, mehrere Tarife parallel zu nutzen und je nach Ladesäule den jeweils günstigsten auszuwählen, schafft zusätzliche Flexibilität und Preisvergleichsmöglichkeiten. Die Produkte der Ladeanbieter werden dabei auf vielfältige Lade-Use-Cases und die individuellen Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten (von der Wallbox zu Hause bis zur öffentlichen Ladeinfrastruktur).

Flankierend zu den Angeboten der MSPs haben sich weitere marktbasierende Lösungen wie Vergleichsportale (z.B. Chargeprice) etabliert. So ist der europäische Lademarkt von einer höheren Transparenz als der europäische Tankstellenmarkt gekennzeichnet. Die bestehende Angebotsvielfalt spricht zudem für eine funktionierende und dynamische Marktentwicklung.

Langfristig ist davon auszugehen, dass sich das bereits hohe Maß an Verbraucherfreundlichkeit und Transparenz durch weitere marktgetriebene Entwicklungen verstärken wird. In den kommenden fünf Jahren dürfte sich insbesondere die Landschaft der Preisvergleichsportale weiter ausdifferenzieren. Zielbild sollte ein wettbewerblicher und innovationsgetriebener Markt sein, in diesem Unternehmen weiterhin innovative und kundenorientierte Angebote entwickeln können.

Aus unserer Sicht besteht daher kein zusätzlicher Regulierungsbedarf. Vielmehr sollte stattdessen geprüft werden, ob eine Nutzung der bestehenden NAP-Infrastruktur ausreicht, EMP-Endkumentarife, über denselben Kanal in strukturierter Form verfügbar machen können. Dadurch ließe sich Transparenz erhöhen, ohne Doppelstrukturen und zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu erzeugen. Dabei ist klarzustellen, dass Ad-hoc-Preise und vertragliche Tarife unterschiedlichen Logiken folgen und daher nur begrenzt unmittelbar vergleichbar sind.

2. Was müsste sich konkret ändern, damit eine Fahrerin/ein Fahrer vor dem Laden sicher weiß, was 30 kWh Ladestrom beim vertragsbasierten Laden an einem konkreten öffentlich zugänglichen Ladepunkt/Standort kosten werden und welches der günstigste Tarif für ihn ist?

NutzerInnen verfügen bereits heute über geeignete Möglichkeiten, um sich vor dem Ladevorgang über die zu erwartenden Kosten zu informieren. So werden beim vertragsbasierten Laden in den Apps der Anbieter die jeweils geltenden kWh-Preise transparent ausgewiesen, sodass der Gesamtpreis für die vorgesehene Energiemenge problemlos abgeleitet werden kann.

Ergänzend dazu haben sich marktbasierende Vergleichs- und Informationsportale etabliert, die tarif- und standortspezifische Preise unterschiedlicher Anbieter aggregieren und einen direkten Tarifvergleich zu jeder Zeit ermöglichen. Auf dieser Grundlage kann bereits heute vor dem Ladevorgang ermittelt werden, welcher Tarif am konkreten Ladepunkt der günstigste ist. Vor diesem Hintergrund sehen wir keinen Änderungsbedarf.

3. Gibt es bereits bestehende Best-Practice-Beispiele für einen Preisvergleich vertraglicher Ladepreise, die besonders geeignet sind, einen Gesamtüberblick für Verbraucherinnen und Verbraucher zu bieten? Welche Verbesserungspotentiale/Defizite sehen Sie ggf. bei diesen Best-Practice-Beispielen?

Bereits heute bestehen unterschiedliche Möglichkeiten sich einen Gesamtüberblick über vertragliche Ladepreise schnell und unkompliziert zu verschaffen. Das vertragsbasierte Laden bietet im Vergleich zum Tankstellenmarkt eine deutlich höhere Preistransparenz und Planbarkeit, da Preise bei vielen Anbietern keinen täglichen Preisanpassungen unterliegen und vorab bekannt sind. Die EnBW mobility+ App zeigt NutzerInnen zudem in Echtzeit den exakten Ladepreis an, so dass die eigene Fahrt präzise im Vorfeld kalkuliert werden kann. Zusätzlich zu den Anbieterapps, gewährleisten einzelne freiverfügbare Lade- und Vergleichsapps (bspw. Chargeprice) gleichermaßen einen standort- und tarifbezogenen Preisvergleich.

- 4. Werden nach Ihrem Dafürhalten vertragsbasierte Ladepreise angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend dargestellt? Sofern eine Preisdifferenzierung besteht, ist diese nach Ihrem Dafürhalten angemessen und nichtdiskriminierend und falls nicht, was wäre nötig, um dies zu gewährleisten?**

Da der deutsche Lademarkt durch eine Vielzahl von MSPs geprägt ist, die über unterschiedliche Leistungsmerkmale verfügen, entstehen differenzierte Preise vor allem dann, wenn unterschiedliche Service-, Tarif- und Preismodelle wirken. Diese Vielfalt ermöglicht es NutzerInnen jedoch, zwischen mehreren MSPs situativ und bedarfsorientiert an einem konkreten Ladepunkt zu wählen. Diese Wahlfreiheit ist Ausdruck eines wettbewerblichen und funktionierenden Marktes und zeigt sich vor allem daran, dass der Anteil von Ad-hoc-Ladevorgängen weiterhin in einem sehr niedrigen Bereich liegt (bei EnBW Mobility+ derzeit bei ca. 5 Prozent).

Die Monopolkommission und das Bundeskartellamt gewährleisten dabei einen funktionierenden Wettbewerb und verfügen bei festgestellten Verfehlungen über Befugnisse zur Wiederherstellung von Wettbewerb oder Verbraucherschutz.

- 5. Welche weiteren Aspekte sind aus Ihrer Sicht nötig für Verbesserungen bei Transparenz und Verbraucherfreundlichkeit beim vertragsbasierten Laden?**

Die Angebotsvielfalt im Ladeinfrastrukturmarkt zeugt von einem funktionierenden Wettbewerb und bietet den Kunden die Möglichkeit sich bedarfsgerecht den passenden Ladetarif auszusuchen. Durch die Vielzahl an Ladeoptionen ist der Markt von einer hohen Substituierbarkeit geprägt. Jeder Kunde kann sein Ladeverhalten gemäß eigenen individuellen Präferenzen und individueller Preissensitivität anpassen.

- 6. Welche Möglichkeiten sehen Sie auf der Seite der Wirtschaft, ggf. ohne regulierende Eingriffe oder die Schaffung neuer Meldepflichten, die Informationen der Verbraucherinnen und Verbraucher über die Konditionen des vertraglichen Ladens zu verbessern? Welche Möglichkeiten sehen Sie durch regulierende Eingriffe o.ä.**

auf nationaler oder europäischer Ebene das gleiche Ziel zu erreichen? Welches wäre aus Ihrer Sicht die sinnvollste Möglichkeit? Warum?

Für die Datenbereitstellung nach Artikel 20 AFIR über nationale Zugangspunkte ist eine europaweit harmonisierte Standardisierung maßgeblich. Der europäische Rahmen sieht hierfür DATEX II als Austauschformat vor, wobei die Nutzung ab dem 14. April 2026 verpflichtend wird. Zugleich ist im operativen Marktgeschehen – insbesondere im Roaming- und Tarifkontext zwischen CPO und EMP – OCPI als marktgängiger Standard weit verbreitet. Um zusätzliche Umsetzungs- und Bürokratiekosten zu vermeiden, sollte der Regulierungsansatz daher darauf ausgerichtet sein, Datenmodelle so zu harmonisieren, dass marktseitig bereitgestellte Informationen (z. B. OCPI-basiert) ohne Reibungsverluste in die den NAP überführt werden können. Entscheidend ist, dass nationale Profile nicht zu dauerhaften Abweichungen führen, sondern in eine europäische Konvergenz übergehen.

Vor dem Hintergrund der AFIR-Vorgaben zur Datenbereitstellung über nationale Zugangspunkte, die auf eine DATEX-II-konforme Bereitstellung ausgerichtet sind, sollte darauf abgezielt werden, Doppelstrukturen und Transformationsaufwände für Marktakteure zu minimieren. Für den operativen Datenaustausch zwischen Marktakteuren im Roaming-Kontext (insbesondere zwischen CPO und EMP/eMSP) ist OCPI bereits ein etablierter und praxistauglicher Standard. Es sollte daher sichergestellt werden, dass die DATEX-II-basierte NAP-Anforderungen anschlussfähig an marktübliche OCPI-Datenflüsse sind, um nationale Sonderentwicklungen zu vermeiden.

7. Welche Möglichkeiten sehen Sie auf der Seite der Wirtschaft, ggf. ohne regulierende Eingriffe oder die Schaffung neuer Meldepflichten, die Preistransparenz an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu verbessern? Welche Möglichkeiten sehen Sie durch regulierende Eingriffe o.ä. auf nationaler oder europäischer Ebene das gleiche Ziel zu erreichen? Welches wäre aus Ihrer Sicht die sinnvollste Möglichkeit? Warum?

Es wird auf die Ausführungen in den Antworten zu den Fragen 1, 3 und 4 verwiesen.

8. Welche Hürden gibt es, Preise offen und standardisiert zu veröffentlichen? Welche Preisdaten können realistisch in Echtzeit bereitgestellt werden?

Auf den Kanälen von EnBW mobility+ werden die jeweils geltenden Preise bereits heute durchgängig öffentlich ausgewiesen. Über die EnBW mobility+ App kann aktuell an über 900.000 Ladepunkten geladen werden, mit einer perspektivisch zunehmenden Dynamisierung von Tarifen steigt zugleich die Anzahl der potenziell parallel möglichen Preiskonstellationen erheblich.

9. Welche Faktoren bestimmen den Roamingpreis für eine Ladesäule? Wie häufig ändern sich die Roamingpreise? Wie stellen Sie sicher, dass die Nutzerinnen und Nutzer die (geänderten) Roamingpreise zur Kenntnis nehmen?

Roamingpreise werden im Wesentlichen aus den ausgehandelten Preisen zwischen EMP und CPO ermittelt, inkl. möglicher Preiskomponenten pro kWh, pro Minute oder pro Session. Zusätzlich können weitere Kosten für Roamingplattformen oder CPO-Aggregatoren anfallen.

Im Gegensatz zu Deutschland sind dynamische Tarifstrukturen im europäischen Ausland häufiger. CPO, die unter Aggregatoren agieren, zeigen ebenfalls eine Tendenz Preise häufiger anzupassen. CPO mit einem relevanten Netzwerk sind dagegen regelmäßig eigenständig und werden nicht über einen Aggregator angebunden.

Sowohl CPO als auch EMP sind bestrebt für ihre Kunden möglichst attraktive, vorhersehbare und wenig fluktuierende Preismodelle anzubieten. Änderungen werden über eine Mitteilung zur Änderung der AGB, in der App oder auf der Webseite des jeweiligen Anbieters kommuniziert. Kunden wird auf diese Weise zu jederzeit die notwendige Transparenz geboten.

10. Welche Geschäftsmodelle oder Informationsangebote auch anderer Branchen könnten aus Ihrer Sicht für eine Verbesserung der Informationen für Nutzerinnen und Nutzer über die Konditionen des vertraglichen Ladens als Blaupause oder Modell dienen? Was müsste hierfür im bestehenden System des Ladens an öffentlich zugänglichen Ladepunkten angepasst werden?

Der Lademarkt verfügt bereits heute über wirksame, marktgetriebene Informationsangebote zu den Konditionen des vertraglichen Ladens. Hierzu zählen die Anbieter-Apps der EMP ebenso wie unabhängige Vergleichs- bzw. Aggregator-Apps, die Tarifinformationen bündeln, gegenüberstellen und Preisbestandteile nutzerorientiert aufbereiten. Diese Marktdynamik ist ein Vorteil, da Transparenz nicht über eine zentrale staatliche Stelle hergestellt werden muss, sondern sich durch Datenverfügbarkeit, Nutzeroberflächen und Wettbewerb fortwährend weiterentwickeln kann.

Eine Übertragung des Modells einer Markttransparenzstelle aus dem Kraftstoffbereich auf das vertragsbasierte Laden ist dagegen nur bedingt geeignet, da Tarifkonditionen aus mehreren Preisbestandteilen bestehen können (kWh-Preis, Zeitdauer, Start-/Blockierentgelte, Grundpreis/Mitgliedschaft, vertragliche B2B-Vereinbarungen - siehe auch Ausführungen unter 9). Eine staatliche Transparenzstelle wäre deutlich komplexer, fehleranfälliger, würde einen hohen Implementierungsaufwand bedeuten und nicht grundsätzlich verbraucherfreundlicher als frei verfügbare, bereits entwickelte Vergleichsplattformen sein.

11. Welchen Änderungs- oder Nachbesserungsbedarf an der AFIR bzw. (soweit möglich) in nationalen Regelungen sehen Sie, um die Informationen der Verbraucherinnen und Verbraucher über die Konditionen des vertraglichen Ladens an öffentlich zugänglichen Ladepunkten zu verbessern? Haben Sie konkrete Vorschläge, wie diese Änderungen aussehen könnten oder rote Linien, welche Änderungen in der Gesamtabwägung zu weitgehend wären (z.B. wegen unverhältnismäßigem Aufwand)?

Die AFIR und das nationale Wettbewerbsrecht setzen mit Blick auf Preistransparenz bereits einen ausreichenden regulatorischen Rahmen. Im Vertrauen auf stabile regulatorische Rahmenbedingungen haben Unternehmen der Ladebranche Milliarden in den vorauslaufenden Ausbau des Ladeangebots investiert. Weitere, über die in der AFIR aktuell definierten regulatorischen Rahmenbedingungen hinausgehende Eingriffe schränken die Preisgestaltung ein, werden abgelehnt und sollten in einem noch jungen und sich dynamisch entwickelten Markt äußerst zurückhaltend abgewogen werden.

Die AFIR ist seit dem 13. April 2024 in Kraft und unmittelbar anwendbar; wesentliche Verpflichtungen werden jedoch zeitlich gestaffelt umgesetzt und entfalten ihre Marktwirkung teilweise erst zu späteren Zeitpunkten. Vor diesem Hintergrund sollte zunächst ihre Wirkphase abgewartet werden, bevor weitere Anpassungen in der AFIR vorgenommen werden. Weitere – insbesondere vorgezogene oder zusätzliche – regulatorische Eingriffe bergen andernfalls das Risiko, die Investitionsbereitschaft sowie die Entwicklung wettbewerbsfähiger Produkte und Angebote in einem noch dynamischen Markt zu hemmen.

Darüber hinaus wäre die Einführung einer nationalen und/oder europäischen Transparenzstelle ist mit erhöhtem bürokratischem Aufwand (und Kosten) für die Unternehmen verbunden. Die Erhöhung der Preistransparenz in einem Markt kann vor allem dann wettbewerbsdämpfende Effekte haben, wenn aktuelle Informationen über die Preissetzung Wettbewerbsvorstöße einzelner Unternehmen durch Preissenkungen de-incentivieren.

Ladekonditionen für NutzerInnen werden maßgeblich über den Endpreis des Ladevorgangs bestimmt. Ein wirksamer Hebel zur Verbesserung wäre daher eine Reform strombezogener Abgaben und Umlagen, etwa durch die Absenkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß oder Zuschüsse zu den Netzentgelten. Entsprechende Maßnahmen sind im Koalitionsvertrag vorgesehen und sollten konsequent umgesetzt werden. Dagegen wäre eine gedeckelte Preisspanne, die festlegt, inwieweit der Ad-hoc-Preis pro kWh den Cent-Preis beim vertragsbasierten Laden übersteigen darf, eine nicht hinzunehmende Anpassung, da dies einen Eingriff in die Preishoheit des Unternehmens darstellt. Gleichmaßen gelten verpflichtende Vorgaben zur Offenlegung bzw. Aufschlüsselung einzelner Preiskomponenten, die als Geschäftsgeheimnisse zu qualifizieren sind sowie regulatorische Beschränkungen zulässiger Preisdifferenzierungen als rote Linien.

Berlin, der 30.04.2026

Ansprechpartner:

Jacek Mazurkiewicz

Senior Manager Energie- und Infrastrukturpolitik

EnBW AG – Repräsentanz Berlin

Schiffbauerdamm 1

10117 Berlin

j.mazurkiewicz@enbw.com

Leon Wagner

Manager Stakeholdermanagement

EnBW AG

Schiffbauerdamm 1

10117 Berlin

leon.wagner@enbw.com