

# LichtBlick Monopolanalyse 2023



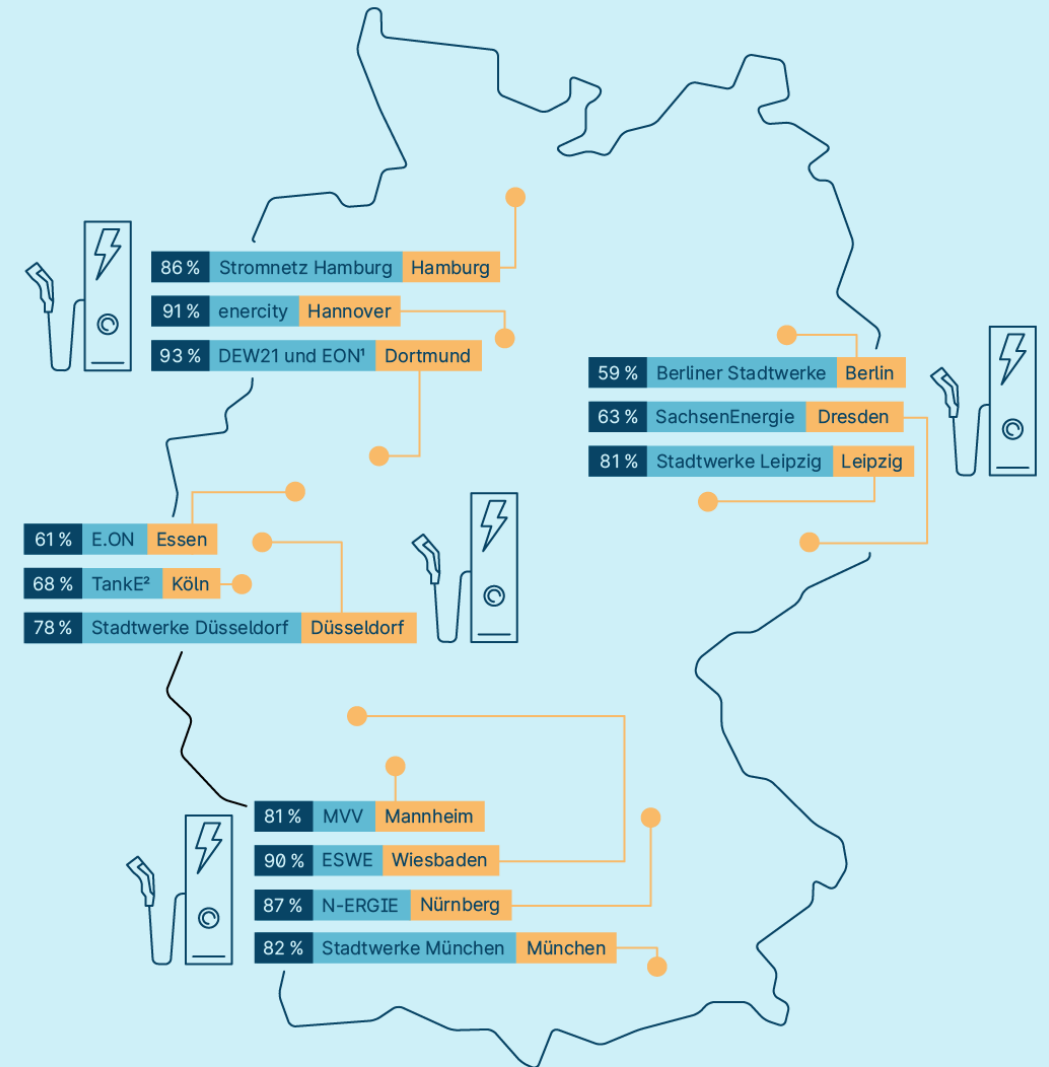
# Regionale Monopole statt fairer Wettbewerb

Die vierte Monopolanalyse von LichtBlick zeigt: Noch immer hat sich **kein Wettbewerb** unter den öffentlich zugänglichen, entgeltlichen **Normalladesäulen-Anbietern** entwickelt. Ganz im Gegenteil: **regionale Monopolisten** beherrschen nach wie vor den Normalladesäulen-Markt.

Nur in Einzelfällen hat sich ihr Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr spürbar verändert – Anteile von **über 80 Prozent** stellen für den Großteil der Anbieter den **Normalfall** dar. In einigen Städten konnten Monopolisten durch den Zubau von Ladepunkten ihre **Vormachtstellung** sogar noch **weiter ausbauen**.

Basis für die Marktauswertung ist das **Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur**, Stand: 1. Juni 2023, erweitert um folgende Daten:

- Entgeltlichkeit der Ladesäule
- Wirtschaftssektor des Anbieters
- Zugehörigkeit zu einem Ladeverbund oder Konzernverbund
- Zugänglichkeit von Ladepunkten für alle E-Mobilist\*innen



<sup>1</sup> 61 % DEW21 + 32 % E.ON (gemeinsame Betrachtung, da die DEW21 ein verbundenes Unternehmen mit dem E.ON-Konzern ist).

<sup>2</sup> RheinEnergie AG hat den Betrieb der Ladepunkte an die 100%-Tochter TankE GmbH übertragen.

Quelle: LichtBlick SE / Statista / Verzeichnis von öffentlichen Ladesäulen der Bundesnetzagentur (Stand: 01.06.2023).

Es wurden ausschließlich gebührenpflichtige AC-Ladesäulen berücksichtigt, die für alle Fahrstromkund\*innen zugänglich sind.

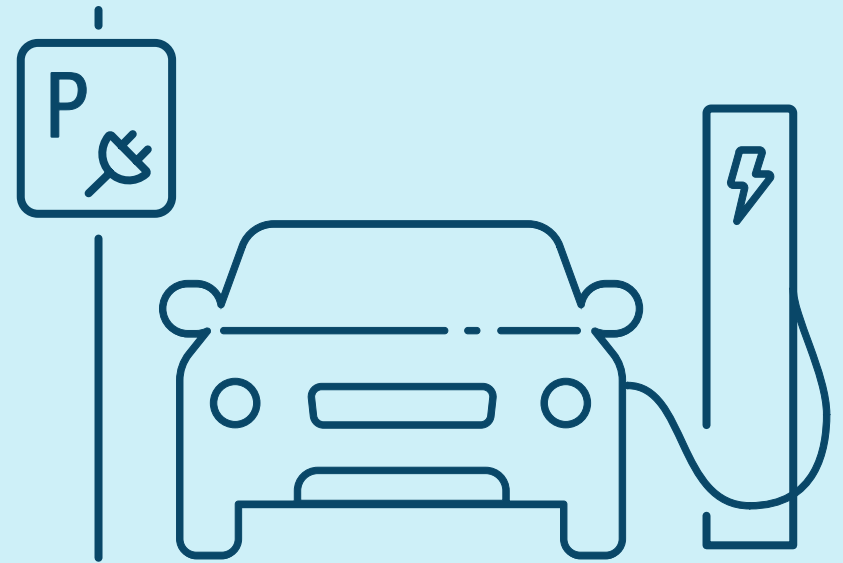
# Markt begünstigt Monopolbildung

**Dominierende Anbieter** sind in der Regel **regionale Energieversorger**, die mit dem örtlichen Stromnetzbetreiber konzernrechtlich verbunden sind oder selbst Stromnetzbetreiber sind.

Dadurch verfügen die Anbieter über **Verbundvorteile** zwischen Betrieb der Ladesäule und des Netzes. Anschlüsse von Ladepunkten können durch Inhouse-Abstimmungen kosteneffizienter gestaltet werden. Zudem können Fixkosten wie IT und Personal effizienter genutzt werden.

Hinzu kommt der hohe Fixkostenanteil bei der Errichtung von Ladesäulen. Erst durch eine **hohe Auslastung** fallen die Durchschnittskosten von Betreibern. Bei neuen Anbietern besteht deshalb ein signifikantes Risiko sogenannter „**Stranded Investments**“. Diese errichten keine neuen Ladepunkte in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Ladesäulen, da sich diese **wirtschaftlich nicht rentieren**.

Doch auch **sehr starke Netzwerkeffekte** auf der **Nachfrageseite** begünstigen die Monopolbildung und –festigung: Fahrstromkund\*innen wählen das Angebot des Ladesäulenbetreibers mit den meisten Ladepunkten im jeweiligen Umfeld bzw. Stadtbereich.



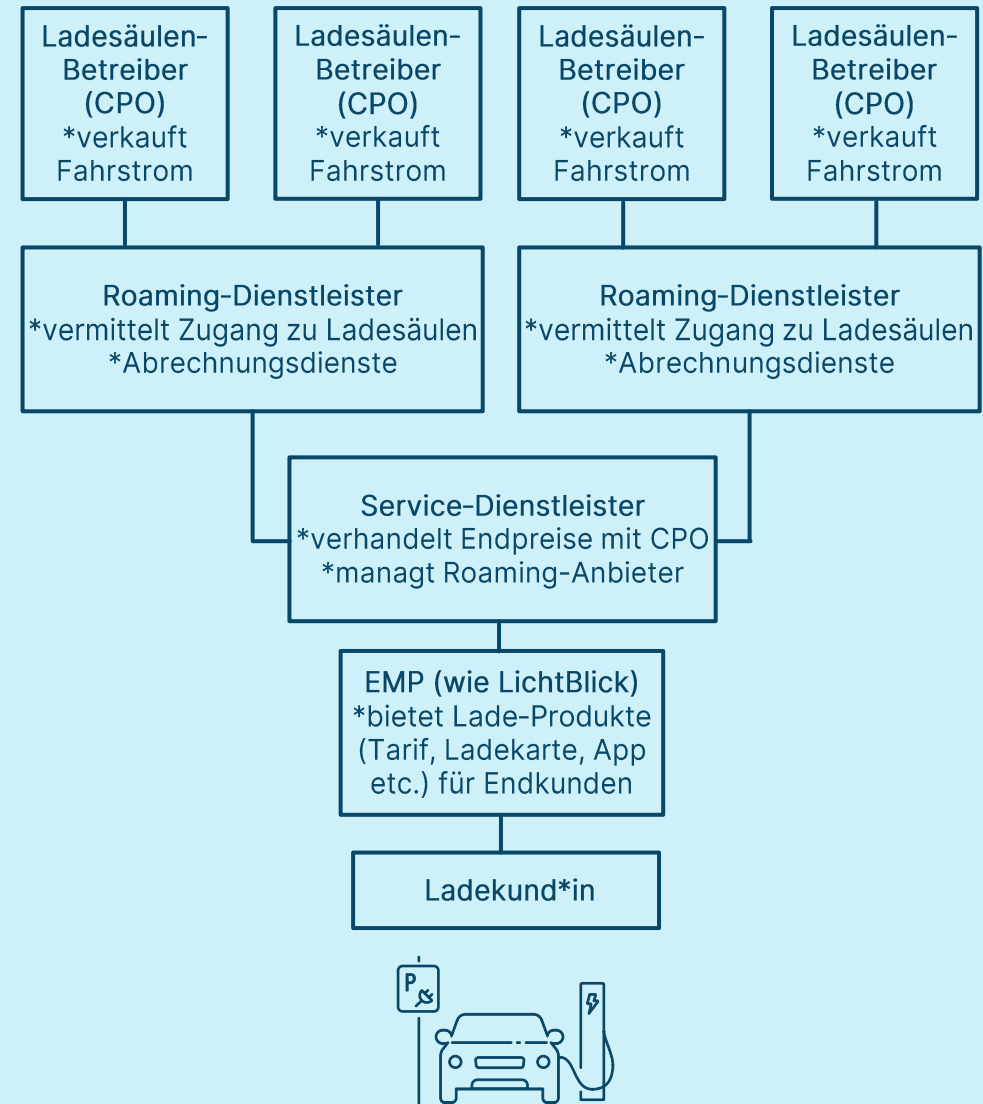
# Roaming-Modell stellt keinen geeigneten Rahmen dar

**Ladesäulenbetreiber** bzw. der von ihm bestimmte Ladepunktlieferant (in der Regel konzernverbundene Tochter-/Schwestergesellschaft) setzen faktisch **Mindestpreise** für den Strombezug fest, die jede\*r Ladestromendkund\*innen (für jede geladene Kilowattstunde Strom) bezahlen muss.

Was für **Drittanbieter** wie LichtBlick hinzukommt: Sie können ihren Fahrstrom wirtschaftlich nur unter **Berücksichtigung** der in den **Roaming-Vereinbarungen** festgelegten Entgelte anbieten. Drittanbieter müssen also den Fahrstromtarif des Roaming-Partners (Ladepunktlieferant) sowie das Roaming-Entgelt zahlen. **Wettbewerbsgerechte Preise** für Fahrstromkund\*innen sind unter diesen Auflagen **nicht möglich**, wie auch der [Ladesäulencheck 2023](#) zeigt.

Mit ihrer Marktmacht **diskriminieren** regionale Monopolisten **Drittanbieter** und verlangen von diesen **bis zu 78 Prozent** höhere Roaming-Entgelte als von ihren eigenen Kund\*innen für den Bezug von Fahrstrom. Außerdem können Drittanbieter **keinen eigenen Strom** an der Ladesäule anbieten und die **Strompreisbremse** und die **Erlöse aus den THG-Quoten** nicht an ihre Kund\*innen weitergeben – beides bleibt exklusiv den Ladesäulenbetreibern bzw. dem vom ihnen bestimmten Ladepunktlieferanten vorbehalten. Diese einseitigen Kostenvorteile **verschärfen** die **Preisdiskriminierung** und führen dazu, dass Drittanbieter mittelfristig aus dem Markt verdrängt werden.

Dabei wird das Fahren unterwegs erst dann **klimafreundlich**, wenn das Stromangebot **an jedem Ladepunkt grün** ist. Um diesen Anteil zu erhöhen, ist eine **Reform des derzeitigen Marktmodells** nötig.



# Im Ad-Hoc-Laden liegt nicht die Lösung

Auch das Ad-Hoc-Laden an Normalladesäulen löst die Probleme nicht. Sie bietet zwar die Möglichkeit, spontan an Ladesäulen E-Strom zu laden. Doch die **Preise sind deutlich teurer als Fahrstromtarife**, die E-Mobilist\*innen mit den Energieversorgern direkt abschließen. Die Preisbildung ist dabei oft **intransparent**, weitere Zusatzinformationen zu den Ladevorgängen (wie Menge oder Ladeleistung) fehlen.

Außerdem ist Strom im Vergleich zu anderen Kraftstoffen **nicht vor Ort speicherbar**. Ladesäulenbetreiber müssen also eine **Prognose** für den zukünftigen Stromabsatz ermitteln und diese mit ihrer bereitgestellten Menge an Fahrstrom verknüpfen. Da das Ad-Hoc-Laden spontan möglich ist, erschwert es die Prognose des Stromabsatzes – und damit auch die Auslastung der Ladepunkte. **Hohe Stückkosten** sind die Folge. Es stellt damit **kein verbraucherfreundliches Modell dar** und ist nur im Falle einer technischen Störung der App oder Ladesäule eine echte Alternative.

Auch die **Monopolkommission** hat in ihrem **9. Sektorgutachten** (s. Folie 6) Daten zu Ad-Hoc-Ladepreisen von staatlich geförderten Ladepunkten analysiert. Dafür wurden die Ladekosten für 10 kWh inkl. aller sonstigen Preisbestandteile (Blockiergebühr u.ä.) berücksichtigt. Die **Preisentwicklung in hochkonzentrierten Gebieten**, in denen Anbieter mehr als 75 Prozent Marktanteil besitzen, wurden dabei mit den restlichen Gebieten verglichen. Das Ergebnis: seit Mitte 2021 weichen die Preistrends voneinander ab, der **Preisanstieg** in den **hochkonzentrierten Gebieten** fällt bis Ende 2022 um rund **20 Cent pro kWh höher aus**. Die **marktbeherrschende Stellung** des regionalen Anbieters führt also **zu höheren Preisen** für Verbraucher\*innen.



# Das Gutachten der Monopolkommission: Datenlage führt zu Ergebnisverzerrungen

Mit dem 9. Sektorgutachten Energie hat die Monopolkommission erstmals ein **Tool** bereitgestellt, das die **Marktanteile** der Ladesäulenbetreiber detailliert darstellt. Dabei weichen die Daten aus verschiedenen Gründen von den Ergebnissen der Monopolanalyse ab.

Ein Grund: Das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur fließt vollständig und unbereinigt in die Analyse rein. Dabei werden auch Ladepunkte berücksichtigt, die **nur einem bestimmten Personenkreis tatsächlich zugänglich sind** (z.B. nur für Hotel-Gäste).

Außerdem werden darin **nicht entgeltpflichtige, kostenlose Ladepunkte** ebenfalls erfasst. An diesen steht jedoch nicht das Laden im Vordergrund, vielmehr handelt es sich für die Anbieter um ein **Instrument der Kund\*innenbindung**. Darum werden im Rahmen der Monopolanalyse die entgeltlichen AC-Ladepunkte betrachtet, die für **alle Verbraucher\*innen zugänglich** sind.

Zudem ergeben sich Abweichungen aufgrund der **unterschiedlichen räumlichen Abgrenzung**, die auf den Ladesäulenmarkt vorgenommen wird.

Wird ein **Umkreis von 15 Minuten Fahrzeit** vorausgesetzt, ergibt sich in München z. B. ein **Marktanteil von 58 Prozent** für den lokalen Monopolisten. Wird der Suchraum auf **2 Minuten Fahrzeit** (660 bis 1070 m) reduziert, steigt der **Marktanteil auf 89 Prozent**.

Das eigene E-Auto 5 bis 8 km entfernt vom eigentlichen Ziel zu laden – und somit einen **Umweg von 15 Minuten Fahrzeit** zu machen – stellt für Verbraucher\*innen **kein realistisches Alltagsszenario dar**. Aufgrund der im Vergleich zum Tankvorgang deutlich **längeren Standzeit** wird jede\*r Fahrstromkund\*in einen Parkplatz mit Ladepunkt **in unmittelbarer Nähe zur jeweiligen Zielseite** aufsuchen. Sollte die anvisierte Ladesäule bzw. der Parkplatz belegt sein, wird die nächstliegende freie Ladesäule angesteuert.

Entscheidend für den Suchraum ist die Strecke, die ein\*e Fahrstromkund\*in zwischen **Parkplatz und Zielseite** zu Fuß (evtl. mit Gepäck) zurücklegen muss. Je weiter der Parkplatz vom Ziel entfernt ist, desto **unwahrscheinlicher** wird es angesteuert. Auch deshalb ist die **Untersuchung kleinerer Suchräume** wichtig.

# Gutachten bestätigt Marktdominanz regionaler Anbieter

Auch nach Einschätzung der Monopolkommission **dominieren regional weiterhin einzelne Anbieter** bei den Normalladepunkten. Dabei zeigt sich die Monopolkommission zumindest **skeptisch**, ob sich die Betreibervielfalt **mittelfristig ändern** wird.

Der Markt für AC-Ladepunkte wird auch in absehbarer Zeit nicht an **Relevanz** verlieren. Wie die Monopolkommission selbst ausführt, machen die AC-Ladepunkte ca. **80 Prozent der verfügbaren Ladepunkte** aus.

Besonders drastisch sind die durchgeführten Berechnungen zur **Marktdominanz**. Dazu wurde ermittelt, an wie vielen ihrer Standorte die Ladesäulenbetreiber im relevanten Markt **mehr als 40 Prozent\*** der vorhandenen Ladepunkte kontrollieren. Dabei wurde festgestellt, dass kommunale Versorger bei den Normalladepunkten über die mit Abstand **größten Marktanteile** verfügen:

- In Hamburg kontrolliert Stromnetz Hamburg GmbH an 99 Prozent ihrer Standorte mehr als 40 Prozent des relevanten Marktes.
- In Düsseldorf, Leipzig, Dortmund, Berlin, Dresden und München sind es jeweils knapp über bzw. unter 90 Prozent der Standorte.

Die kommunalen Versorger nehmen somit an quasi allen ihren Ladepunkten eine **marktbeherrschende Stellung** ein. Sie unterliegen damit **keinem nennenswerten Wettbewerbsdruck**. Die Folgen sind **überhöhte Preise** für die Fahrstromkund\*innen, eine **Diskriminierung von Drittanbietern** sowie eine **Abschottung des Endkundenmarkts**.

\*Bei einem Marktanteil von mindestens 40 Prozent wird gesetzlich vermutet, dass der Anbieter marktbeherrschend ist.

| CPO<br>Normalladepunkte (Auswahl)        | Anteil<br>> 40 % |
|--|------------------|
| Stromnetz Hamburg                        | 99               |
| Stadtwerke Düsseldorf                    | 95,6             |
| Stadtwerke Leipzig                       | 93,5             |
| Dortmunder Energie- und Wasserversorgung | 91,3             |
| Berliner Stadtwerke                      | 89,8             |
| SachsenEnergie                           | 89,8             |
| Stadtwerke München                       | 89,2             |

Quelle: 9. Sektorgutachten „Energie 2023: Mit Wettbewerb aus der Energiekrise“ der Monopolkommission, S. 121

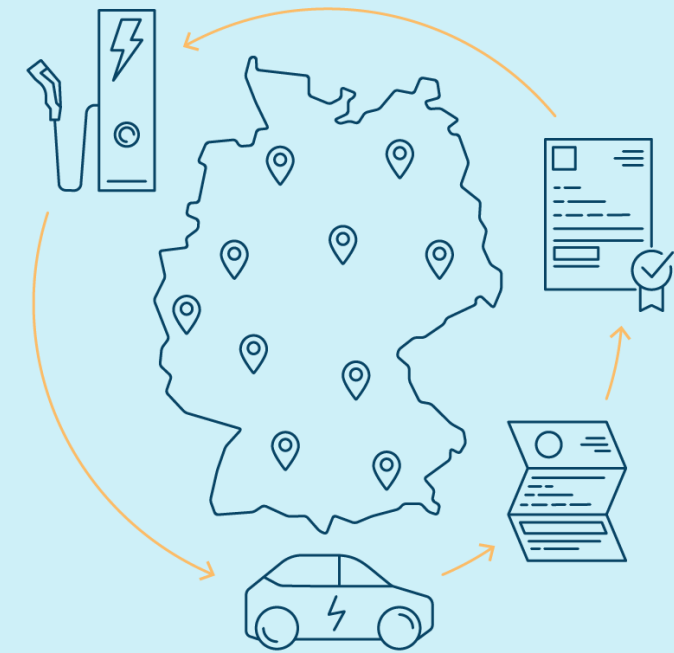
# Das Durchleitungsmodell an der Ladesäule: Echter Wettbewerb - unabhängig von Förderungen

Mit dem Durchleitungsmodell erhält jeder Energieversorger das Recht auf Durchleitung seines Stroms an öffentliche Ladesäulen. Die **Bundesnetzagentur** hat dafür bereits **Rahmenbedingungen** definiert. Damit sind Fahrstromlieferanten **nicht** mehr von **Stromlieferung und Preisen** der Ladesäulenbetreiber **abhängig**. Im Gegenzug erhält der Betreiber ein **reguliertes Durchleitungs-Entgelt** für Installation, Betrieb und Wartung der Ladesäule.

Die Vorteile des Modells wirken sich **positiv** auf die **Infrastruktur**, den **Wettbewerb** und die **Verbraucher\*innen** aus. Die Ladesäulen-Infrastruktur wird über die Durchleitungs-Entgelte (mit-)finanziert und so **unabhängig von Förderungen**. Damit löst das Durchleitungsmodell auch das Problem der wegfallenden **Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds nach dem Urteil des BVerG**.

**Wettbewerb** entsteht durch die Möglichkeit zum **Wechsel des Fahrstrom-Anbieters** (analog zum Wechsel des Stromanbieters im Haushalt). Dem aktuellen Marktversagen durch regionale Monopole wird ein Riegel vorgeschoben.

Und: Jede\*r E-Auto-Fahrende kann den Fahrstrom-Tarif des **Anbieters** ihrer\*seiner **Wahl** an jeder öffentlichen Ladesäule nutzen. Zugang erhält sie\*er durch eine Ladekarte oder per App. **Preis und Stromqualität** sind **transparent**. Alle Ladevorgänge erscheinen auf **einer Abrechnung**.



① **Versorger können an allen Ladesäulen Fahrstrom anbieten...**

... und zahlen dafür ein Nutzungsentgelt an die Ladesäulenbetreiber. Bisher bieten nur die Betreiber Strom an ihren Ladesäulen an.

② **E-Fahrer\*innen wählen Stromtarif ihres Wunschanbieters.**

- Wettbewerb durch Anbieterwechsel wie beim Haushaltsstrom.
- Verbraucher\*innen wählen aus zahlreichen konkurrierenden FahrStrom-Tarifen.

③ **E-Fahrer\*innen laden an jeder Ladesäule den Strom ihres Wunschanbieters.**

- Einfacher Ladesäulen-Zugang
- Ein Preis an jeder Säule
- Eine Strom-Qualität (z. B. Ökostrom)
- Eine Rechnung

# Auch die LKW-Ladeinfrastruktur ist nur mit Durchleitung zukunftsfähig

Die Einführung des Durchleitungsmodells ist gerade für den Hochlauf der Lkw-Ladeinfrastruktur von enormer Bedeutung, damit sich trotz eines natürlichen Monopols faire Wettbewerbsbedingungen und damit angemessene Preise an der Ladesäule einstellen.

Schwere Nutzfahrzeuge fahren lange Strecken und brauchen deutlich mehr Ladekapazität als ein elektrischer Pkw. Der globaler Standard soll das sog. „Megawatt Charging System“ (MCS) werden. Nach einer Studie des Beratungsunternehmens Berylls ist der Aufbau der notwendigen Infrastruktur die entscheidende Hürde\*:

- Um ein Aufladen innerhalb der gesetzlichen Lenkzeitpausen (45 Minuten) für die nächsten 300 bis 400 km zu ermöglichen, bedarf es einer **Ladeleistung von deutlich über einem MW**.
- Um den gemittelten Ladebedarf zu decken, sind an jedem **Standort mindestens drei bis 14 Ladepunkte erforderlich**.

Aufgrund dieser Dimensionen und der damit verbundenen Kosten ist es offensichtlich, dass sich in den nächsten Jahren natürliche Monopole einiger weniger Anbieter herausbilden werden („essential facility“). Ein Wettbewerb zwischen den Ladesäulen wird sich hier noch weniger einstellen als bei der Ladeinfrastruktur für Pkw.



# Kontakt

Ata Mohajer  
Communication Manager  
LichtBlick SE  
Klostertor 1  
20097 Hamburg

Telefon: 040-63601087  
[ata.mohajer@lichtblick.de](mailto:ata.mohajer@lichtblick.de)  
[www.lichtblick.de](http://www.lichtblick.de)

