

Monopolanalyse warnt vor Marktkonzentration bei Ladesäulen

[22.04.2026] LichtBlick diagnostiziert in seiner Monopolanalyse 2026 eine starke Marktkonzentration an öffentlichen Ladesäulen mit dominierenden Einzelbetreibern. Die Studie sieht darin ein Risiko für Wettbewerb, Preise und Tempo der Elektromobilität – und schlägt ein alternatives Marktmodell vor.

Lokale Monopolstrukturen prägen weiterhin den Markt für öffentliche Lade-Infrastruktur in Deutschland. Wie LichtBlick in seiner sechsten Monopolanalyse berichtet, erreichen einzelne Betreiber im Schnitt Marktanteile von 72 Prozent und überschreiten damit deutlich die Schwelle für eine marktbeherrschende Stellung. In vielen Städten liegen die Anteile sogar bei über 75 Prozent.

Die Folgen treffen vor allem Wettbewerb und Preise. „Die lokalen Monopolstrukturen haben sich verfestigt“, sagt Markus Adam, Chefjurist von LichtBlick. E-Mobilistinnen und E-Mobilisten gerieten in einen Tarifschub, in dem Monopolanbieter Preise „überhöht und diskriminierend festsetzen“. Die nicht regulierte Marktmacht beim Laden unterwegs könne die Mobilitätswende empfindlich bremsen.

Struktur des Markts

Ein zentrales Problem liegt laut LichtBlick in der Struktur des Markts. Die Betreiber der Ladepunkte, sogenannte Charge Point Operator (CPO), seien häufig konzernrechtlich mit den lokalen Stromnetzbetreibern verbunden. Dadurch kontrollierten sie nicht nur die Infrastruktur, sondern auch Preise und Bedingungen. Wettbewerb auf dem nachgelagerten Fahrstrommarkt bleibe aus.

Für unabhängige Fahrstromanbieter verschärfe sich die Lage zusätzlich. Laut Analyse verlangen viele Monopolisten von Drittanbietern bis zu 86 Prozent höhere Entgelte als von eigenen Kundinnen und Kunden. Im gängigen Roaming-Modell fielen neben dem eigentlichen Fahrstromtarif zusätzliche Gebühren an. Zudem profitierten ausschließlich die CPO von Erlösen aus dem THG-Quotenhandel, derzeit rund 16 Cent pro Kilowattstunde. Drittanbieter hätten darauf keinen Zugriff, da sie keinen eigenen Strom an den Ladesäulen anbieten können.

Unter diesen Bedingungen könnten unabhängige Anbieter kaum kostendeckend arbeiten. Die Analyse sieht darin eine systematische Verdrängung von Wettbewerb, die sich mittelfristig weiter verschärfen dürfte.

Durchleitungsmodell als Ausweg

Als Ausweg schlägt LichtBlick das sogenannte Durchleitungsmodell vor. Es trennt die Rollen von Infrastrukturbetreiber und Stromlieferant. Die Betreiber erhalten ein festes Nutzungsentgelt für Bau, Betrieb und Wartung der Ladesäulen, während Fahrstromanbieter ihre Tarife frei anbieten können. Preise würden dann im Wettbewerb entstehen statt durch lokale Monopolisten vorgegeben zu werden.

Für Nutzerinnen und Nutzer hätte das Modell mehrere Effekte. Sie könnten ihren gewählten Fahrstromtarif an jeder öffentlichen Ladesäule nutzen, erhielten eine einheitliche Abrechnung und mehr Transparenz bei

Preisen und Stromqualität. Gleichzeitig würde sich die Finanzierung der Infrastruktur stärker über Nutzungsentgelte statt über staatliche Förderung organisieren.

Ein erstes Praxisbeispiel setzt LichtBlick bereits um. Am ersten Standort des Schnellladenetzes QuickCharge kommt das Durchleitungsmodell zum Einsatz, zunächst für Dienstwagenfahrerinnen. Perspektivisch soll das Angebot auf alle E-Mobilistinnen ausgeweitet werden.

Die Analyse basiert auf Daten des Ladesäulenregisters der Bundesnetzagentur mit Stand 1. Dezember 2025 und berücksichtigt ausschließlich öffentlich zugängliche, gebührenpflichtige Normalladesäulen.

(th)

Stichwörter: Elektromobilität, Lichtblick, Monopolanalyse